

Diário de Lisboa

DIRECTOR — NORBERTO LOPES
DIRECTOR-ADJUNTO — MARIO NEVES

END TEL.: D I B O A — TELEX.: 363
TELEFS.: 320271 a 320273, 321154 e 321155

REDAÇÃO, COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
RUA LUZ SORIANO, 44 a 48 — LISBOA

ADMINISTRAÇÃO — RUA DA ROSA, 57, 2.
PROPRIEDADE DA RENASCENÇA GRÁFICA

NÚMERO AVULSO: UM ESCUDO
EDITOR — J. CHRISÓSTOMO DE SA

INAUGUROU-SE A PONTE que recebeu o nome do Chefe do Governo

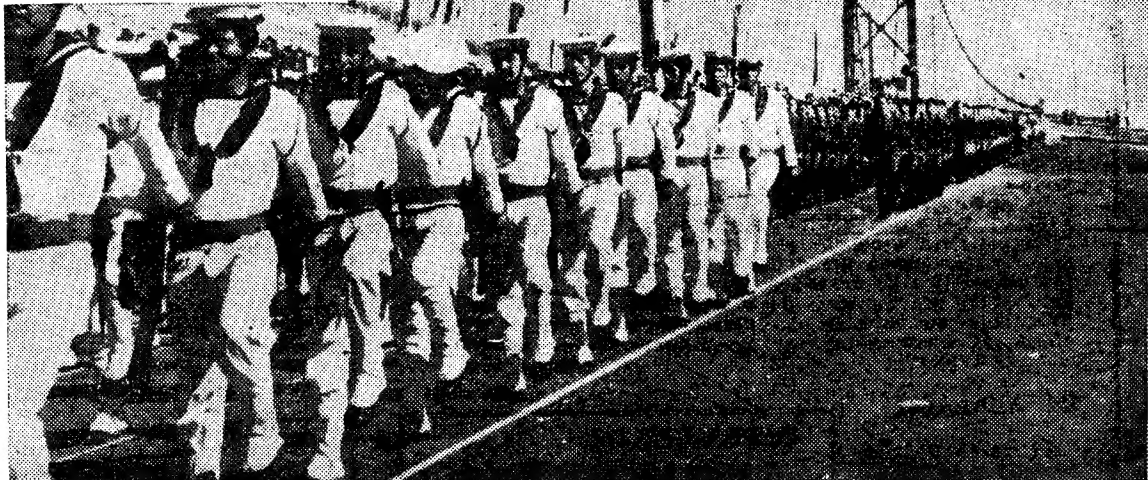
A OBRA E A SUA PROJECCÃO

Pode discordar-se da obra. Pode discutir-se a oportunidade que se escolheu para a erguer. Pode duvidar-se das suas vantagens económicas. Pode defender-se a opinião de que a avultada soma que nela se despendeu podia ser investida em empreendimento mais reprodutivo e que trouxesse mais benefícios ao País. (Não falta quem defenda a ideia de uma auto-estrada que atravessasse Portugal de Norte a Sul, desde a fronteira do Minho às praias do Algarve, e que constituiria, por assim dizer, a espinha dorsal de uma rede de comunicações que muito beneficiaria a economia nacional.)

Seja como for, a obra está feita.

Ninguém se atreverá a negar-lhe utilidade, e não pode deixar de nos encher de satisfação, sejam quais forem os argumentos mais ou menos capciosos que se invoquem em seu desfavor ou as razões mais ou menos válidas que, na opinião de alguns, a tenham desaconselhado. Mas não passará,

(Continua na 12.ª página)



As Forças Armadas, marchando a partir da ponte, no desfile perante o Chefe do Estado

O CALENDÁRIO DO GRANDIOSO EMPREENHIMENTO

1953 — Em 16 de Junho, por uma portaria conjunta dos Ministérios das Obras Públicas e Comunicações foi nomeada uma comissão para estudar a solução do problema das ligações rodoviária e ferroviária entre as duas margens do Tejo.

1957 — A comissão apresentou o seu relatório (relator eng.º Guimarães Lobato) concluindo pela ligação das duas margens, em ponte ou em túnel, com viabilidade técnica e financeira. Por proposta do ministro Arantes e Oliveira, foi decidido incluir a construção da ponte no II Plano de Fomento.

1958 — Foi criado o Gabinete da Ponte sobre o Tejo, em 2 de Maio, e confiada a sua direcção ao eng.º Canto Moisés.

1959 — Em 27 de Abril foi aberto concurso publico internacional para a realização da obra.

1960 — Em 3 de Março procedeu-se à abertura das propostas. Houve quatro concorrentes.

1961 — Em 25 de Fevereiro foi assinado o contrato para a realização da obra, com a firma United States Steel Export Company. Em 3 de Novembro, foi apresentado o projecto definitivo da obra.

1962 — Em 9 de Maio foi aprovado o projecto, correspondendo à adjudicação definitiva da obra.

1962 — Em 5 de Novembro principiou a construção, prevista para terminar em 5 de Fevereiro de 1967.

1966 — Em 6 de Agosto, a ponte foi inaugurada com seis meses de antecedência.

O Presidente da República ladeado por todo o Ministério, representantes de muitas nações e milhares de pessoas procedeu à abertura simbólica do tráfego

Quando o sol começou, esta manhã, a iluminar o vasto estuário do rio, onde se recortavam, imponentes, aos primeiros raios de luz, as estruturas de aço da admirável obra — que é a Ponte de Lisboa — já filas ininterruptas de veículos procuravam fazer a travessia. Na Praça da Portagem havia milhares de pessoas. Era intenso o movimento desde as 7 horas.

Os parques de automóveis começaram a encher-se, e nos pontos altos, nomeadamente para os lados do Cristo-Rei, viam-se grupos numerosos de populares em busca dos pontos de melhor observação. Sobre a ponte eram quatro as

filas de carros — pois o trânsito fazia-se sómente no sentido Lisboa-Almada, mas com tal intensidade, que era impossível registar todas as entidades que iam chegando para assistir à inauguração.

A partir das 9 horas a ponte começou a ser sobrevoada por helicópteros e aviões da Força Aérea, enquanto o sol aquecia progressivamente, a prometer um dia quente.

Ao longo da Praça da Portagem, junto das tribunas — onde foram desfraldadas bandeiras de todos os municípios — e mesmo à entrada da ponte, os serviços de policiamento estavam reforçados por ope-

rários — de capacete — das várias empresas que participaram na construção da grande obra.

A partir das 9 horas começaram efectivamente a atravessar a ponte os carros que transportavam entidades oficiais e outras particulares como convidados.

A Praça da Portagem, ladeada por centenas de pendões verdes-rubros, ia tomando um aspecto grandioso. Através de indicações dadas pelos altifalantes os convidados iam ocupando os seus lugares. As 10 horas, surgiu o carro do sr. Presidente do Conselho, que estacou junto ao edifício da Portagem, para o Chefe do Governo repousar ali alguns momentos.

Já com a guarda de honra formada — contingentes do Exército e da Marinha e M. P. — de ambos os lados da tribuna, bandas de música evoluíam na Praça, enquanto se aguardava a chegada do Chefe do Estado.

Uma concentração espectacular

Num enquadramento muito vistoso, nos dois lados da tribuna pre-

sidencial, flutuavam as bandeiras de todos os Municípios do Continente, das Ilhas e do Ultramar.

(Continua na página central)

Numerosos europeus fogem do Congo

BANGUI, 6 — (F. P.) — Numerosos europeus do Nordeste do Congo estão a refugiar-se na República Centro-Africana.

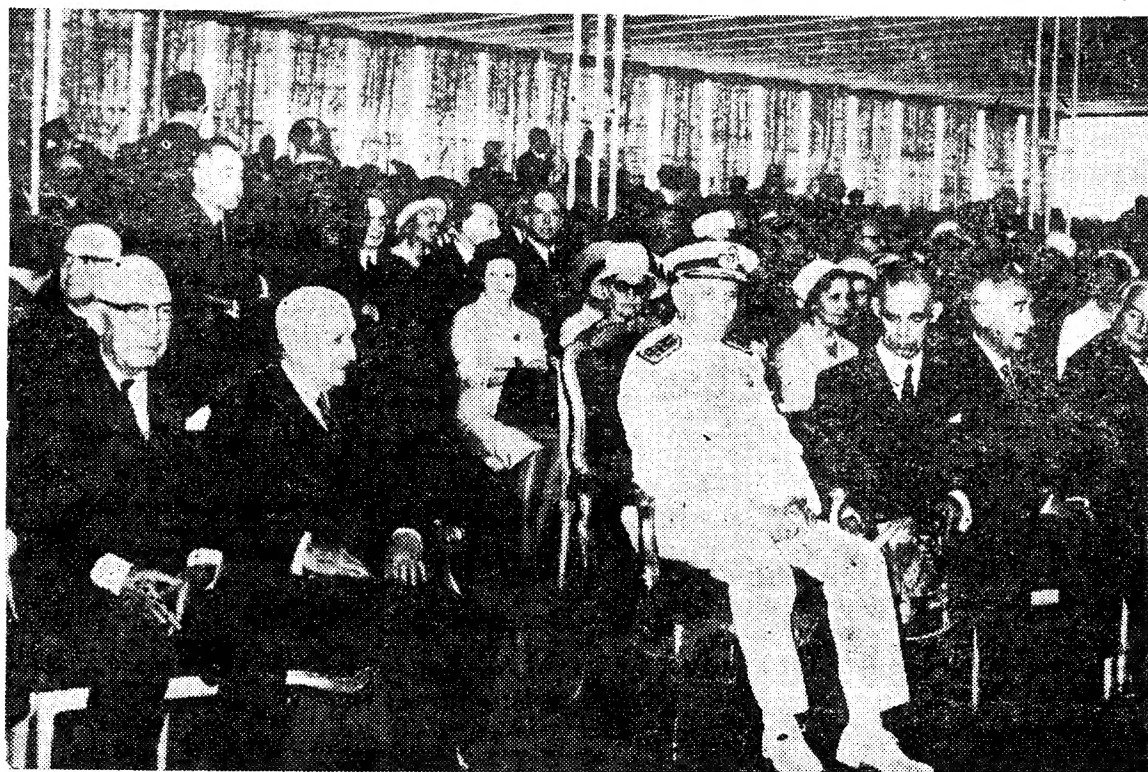
Todos eles confirmam a declaração do general Mulamba, em Kinshasa, no sentido de que os incidentes continuam na Província Oriental.

Os refugiados, que provêm nomeadamente da região de Isiro (ex-Paulis) e Nangbara, atravessaram o rio Ubangui.

Contam brancos recém-chegados a Bangui (capital da República Centro-Africana) que muitas centenas de europeus teriam fugido do Nordeste do Congo, sobretudo quando os polícias militares katanguenses, em rebelião contra o Governo central, atacaram a Província Oriental. Segundo o director da central eléctrica de Isiro, refugiado em Bangui, não se encontra, agora, um só europeu naquela cidade, que foi totalmente saqueada.

COMENTÁRIO
INTERNACIONAL
de CARLOS FERRÃO

(Ler na página 7)



O Chefe do Estado, ladeado pelo Chefe do Governo e pelo ministro das Obras Públicas, na tribuna presidencial

44 PÁGINAS

HOJE

MAGAZINE

VISADO PELA CENSURA

• • • TRANSPORTADO PARA O EUNCHAL NOS AVIÕES DA TAP • • •

De ontem para hoje

A MEDALHA DA GRATIDÃO

O sr. Presidente do Conselho recebeu ontem, ao princípio da noite, todos os edis de Lisboa, o general França Borges, presidente do município, e o sr. Anibal David, vice-presidente. A audiência verificou-se na sala de estar do forte de Santo António, em S. João do Estoril. Pela verificação de Lisboa estiveram os srs. Francisco Casal Ribeiro, arquitecto Vasco Regaleira, eng. D. Segismundo de Saldanha e drs. Repolho Correia e Gonçalves Lourenço. O general França Borges fez entrega da Medalha da Gratidão da Cidade, encerrada num rico estojo. Disse, na altura, o general França Borges que, ao conceder, por unanimidade de votação, a medalha, a Câmara Municipal fora intérprete dos sentimentos da população da cidade, numa justa homenagem a quem tão abnegada e corajosamente tem defendido a Pátria e realizado uma obra excepcionalmente meritória e de uma envergadura enorme, a qual se afirma, neste ano em que se comemora o quadragésimo aniversário do movimento de 28 de Maio, da forma mais eloquente, através da inauguração de importantes melhoramentos, dos quais cumpre destacar, pela sua imponência e grandiosidade, a ponte sobre o Tejo, velha aspiração não só de Lisboa como da margem sul do rio. A entrega da medalha, cunhada segundo um desenho do escultor Lagoa Henriques, foi acompanhada da oferta de uma colecção de gravuras da Lisboa antiga. O sr. Presidente do Conselho agradeceu a visita dos edis e a medalha que a Câmara Municipal houvera por bem atribuir-lhe e trocou impressões com os visitantes sobre problemas de interesse para a cidade, manifestando o seu vivo interesse pela obra de manutenção estética de Lisboa e a sua satisfação pela grande obra de saneamento executada no vale de Alcântara, para efeitos da construção dos acessos á ponte sobre o Tejo.

DE ABALADA

Os funcionários superiores do Ministério das Corporações e os artistas da Companhia de Ópera do Teatro da Trindade (F. N. A. T.) que se deslocam a Angola, estes a realizar uma série de espectáculos e aqueles a participar no Colóquio Nacional do Trabalho, foram recebidos ontem á tarde pelo sr. ministro das Corporações a quem apresentaram cumprimentos de despedida.

LISBOA-BERLIM

A lápida topomímica da Avenida de Berlim, que sai da praça oriental do Aeroporto, foi descerrada ontem, á tarde, tendo comparecido o embaixador da Alemanha, dr. Herbert Muller-Roschach, e esposa, senador Otto Theuner, funcionários da Embaixada, funcionários municipais e muito publico. Os convidados foram recebidos pelo sr. general França Borge e esposa, e Anibal David e esposa. O general França Borges saudou a cidade de Berlim, «ilha não rodeada de águas mas de terra hostil; dentro dela vive a coragem, a persistência e a fé, e os seus habitantes consideram-se voluntariamente prisioneiros na sua própria terra, não sabem por quanto tempo».

MOVIMENTO NACIONAL FEMININO

Seguiu para Lourenço Marques a presidente do Movimento Nacional Feminino, D. Cecília Supico Pinto, que foi acompanhada de D. Renata Cunha e Costa, vogal da Comissão Central do mesmo movimento. Disse á partida D. Cecília Supico Pinto que ia «com a missão de levar a fé e a gratidão de todos nós, e em nome das famílias, aos heróicos militares que se batem pela defesa da Pátria. Volto, depois, por Angola, onde conto estar dez dias e pela minha querida Guiné, onde quero tornar a encontrar os nossos militares e os bons amigos que lá deixei».

UNIÃO NACIONAL

Réuniu-se ontem, sob a presidência do dr. Castro Fernandes, a comissão executiva da União Nacional. Presentes todos os vogais.

Chegou ao Tejo

o navio «Dondo»

que sofreu um acidente no porto de Abadan

Entrou hoje no Tejo, o navio-tanque «Dondo», da Sociedade Portuguesa de Navios Tanques, Lda (SOPONATA), que, em 1 de Julho ultimo, fora atingido por um incêndio, quando se encontrava á carga no porto de Abadan. Depois de sofrer reparações temporárias naquele porto, completou ali o carregamento, destinado á SONAP, e saiu no dia 16 de Julho. O navio, depois de descarregar em Lisboa e Leixões, completará no Tejo as reparações necessárias. Recordar-se que no incidente perdeu a vida o fogueiro Miguel Bernardino Francisco, que, quando se declarou o incêndio, se atirou ao rio e morreu afogado, e ficaram feridos o comandante e cinco tripulantes. Dois destes vêm no navio e o comandante e os três restantes, depois de terem estado hospitalizados em Abadan, foram repatriados, por avião, e estão em vias de restabelecimento.

O «Europeu» de «Snipes»

terminou com um 3.º lugar de Portugal na última regata

ESTOQOLMO, 6 — (F. P.). — São os seguintes os resultados da última regata dos campeonatos da Europa de «Snipes», que se disputou em Estocolmo: 1.º, Noruega; 2.º, Suécia; 3.º, Portugal; 4.º, Jugoslávia; 5.º, Turquia.

Classificação geral final: 1.º, Jugoslávia, 9290 pontos; 2.º, Suécia, 8976; 3.º, Noruega, 8246; 4.º, França, 7950; 5.º, Finlândia, 7875.

Festas associativas

Efectuam-se esta noite festas dancantes, abrlhantadas por excelentes conjuntos, no Clube Desportivo de Arroios e na Sociedade Filarmónica Alunos de Apolo, onde amanhã, ás 21 e 30, haverá novo baile.

BEBENDO AGUA DO VIMEIRO PODE TER UM AUTOMÓVEL

NÃO deite fora as cápsulas e rolas da Agua do Vimeiro, mas troque nos escritórios de Produções Lança Moreira, Rua dos Anjos, 13, 4.º-Di., em Lisboa, quatro cápsulas ou uma rola (note bem uma rola, não o selo) por uma senha numerada que o habilita aos prémios do Concurso «A Saude está primeiro: — Beba Agua do Vimeiro». As senhas são válidas para todos os sorteios a efectuar após a sua emissão, pelo que deverão ser cuidadosamente guardadas. Todas as semanas. Todas as semanas é distribuída entre os concorrentes uma máquina de barbear Philishave; todos os meses uma estadia fim-de-semana para duas pessoas no Hotel das Termas do Vimeiro reaberto recentemente e, no final, como grande prémio, um automóvel Opel-Kadet.

No sorteio ontem efectuado, a Philishave coube á senha n.º 34210 pertencente ao Senhor Armando Serafim Soares, residente no Casal da Paixão, em AMORA.

Siga o exemplo do premiado e participe também no Concurso «A Saude está primeiro: — Beba Agua do Vimeiro» que, de semana para semana, está á despertar do publico um interesse cada vez maior.

COLÉGIO DA CIDADELA

CASCAIS — T. 281905 — PPC

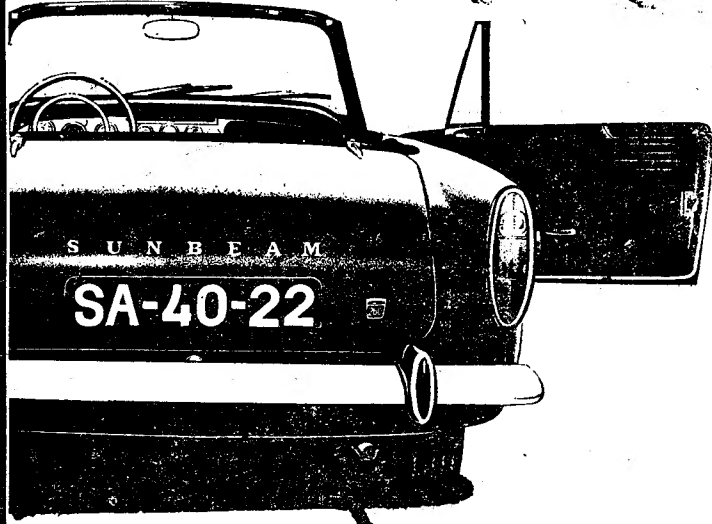
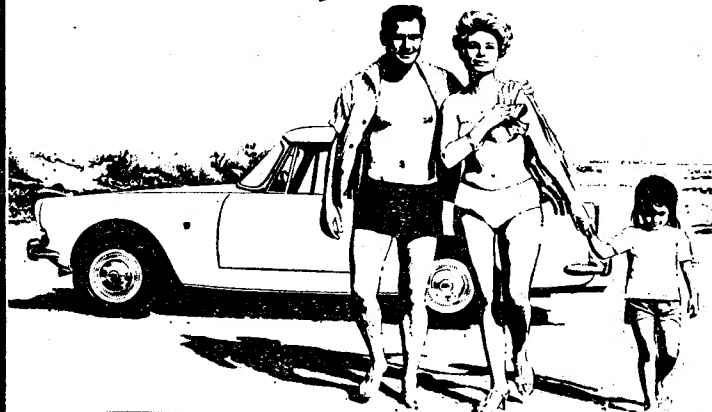
INTERNATO ideal para a formação integral da Juventude

Cursos: Infantil, Primário, Liceal e Artístico

PARA OS QUE VIVEM A VIDA

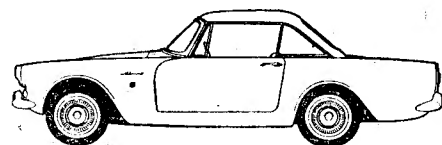
SUNBEAM

E' EVASÃO



Jovem e desportivo para os momentos de alegre convívio familiar, sóbrio, elegante e potente para o dia-a-dia da sua vida profissional, SUNBEAM é o carro que lhe oferece uma revigorante evasão.

Sunbeam Alpine - Motor de 4 cil. com 1725 c.c. - 100 c.v.
Sunbeam Tiger - Motor V8 com 4226 c.c. - 164 c.v.



Bancos e painel de instrumentos concebidos por técnicos em carros de competição. Coluna de direcção, bancos e pedais ajustáveis para adaptação confortável ás necessidades do condutor.

J. COELHO PACHECO

COMERCIAL, S. A. R. L.

SEDE E STAND DE EXPOSIÇÕES • RUA BRAAMCAMP, 90, 92 E 94 - LISBOA

HILLMAN — HUMBER — SUNBEAM — SINGER — COMMER — KARRIER

ACADEMIA DE ARTE DE CASCAIS

(em organização)

Rua Dr. A. Dias Pinheiro — Cascais — Telf. 281905

CURSOS DO CONSERVATÓRIO NACIONAL DE MÚSICA ARTE DE DIZER E BALLET

(Sexos Masculino e Feminino)

Horários combinados com o COLÉGIO DA CIDADELA para frequência dos cursos infantil, primário e liceal, junto ao mesmo edifício, com preços acessíveis

Informações e inscrições: COLÉGIO DA CIDADELA Telf. PPC 281905

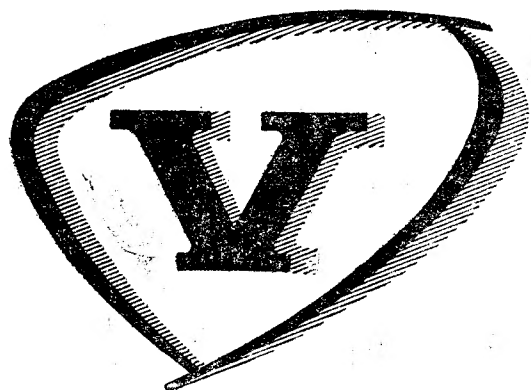
EXTERNATO SÁ DE MIRANDA

PRIMÁRIO E LICEAL — DIURNO — NOCTURNO CURSO UNIFICADO DA TELESOLA

(Dispensado de exame de Admissão)

CORPO DOCENTE com inexcédível competência INSTALAÇÕES funcionais e apazíveis

R. Alexandre Braga, 17 (à Estefânia), Telfs. 45310 e 537532



VALADARES

SÍMBOLO DA MAIS ALTA QUALIDADE EM CERÂMICA

MECANÓGRAFOS IBM

Aceitam-se com experiência de máquinas 519, 421, 082, 084, 077 ou 088 Serviço Militar cumprido e idade não superior a 35 anos. 2.º ciclo liceal ou equivalente. Resposta ao n.º 198

Ora, diga-nos...

— Quando tenciona atravessar a ponte pela primeira vez?



peões são cortêsmente convidados a não transitar «a seco» pelo tabuleiro. Foi precisamente a três peões que hoje nos dirigimos. Para quando a travessia? E como? Há uma pontinha de decepção nas respostas. Em primeiro lugar, na do sr. António Camacho Gomes, marceneiro:

— Ora, sem carro é um problema... Mas talvez já amanhã me aventure na ponte. Um amigo meu tem automóvel, a Aldela de Paio Pires fica a dois passos... Sou capaz de lá ir acabar a tarde. E até pagava a portagem se fosse preciso! Mas é a boria. Bem, a inauguração é que não pode ser nada. Saio daqui, a pouco de Lisboa, regresso à noite. A ponte não perde pela demora, não senhor.

«E se fizéssemos a pergunta a uma rapariguinha que ali está?» Avançamos. Era a Ana Paula Rosa Soares, de 13 anos de idade. Ficou toda nervosa — mas logo lhe passou.

— A ponte? O meu pai não tem carro... E ainda nem falou de nada lá em casa. Gostava de atravessar para o outro lado, claro.

Assim que puder. Imagine que este ano fico em Lisboa e já passei férias na Caparica! Nessa altura não havia ponte, era uma viagem enorme no «caciheiros».

— Mas não fazes nenhum projecto?

— Talvez ainda em Agosto. Um domingo destes.

— De autocarro?

— Se calhar...

— O inquérito deteve-se finalmente diante da sr.^a D. Maria Alice Simões, doméstica. Confessou-nos o seguinte:

— Ouça, gostava era de atravessar a pé. Para ver aquilo tudo com vagar. O rio é uma beleza, sabe? Mas para meu desgosto não tenho carro. Sim, atravessar a ponte com alguém que me convide... Digo-lhe mais: se não houver outra possibilidade, alugo um carro com três amigas e aí vou eu. Em Agosto? Acho que sim. Estas coisas querem-se depressa. No meu tempo não voltará a haver acontecimentos assim.

me convide... Digo-lhe mais: se não houver outra possibilidade, alugo um carro com três amigas e aí vou eu. Em Agosto? Acho que sim. Estas coisas querem-se depressa. No meu tempo não voltará a haver acontecimentos assim.

Motociclista morto no embate com um automóvel

Esta madrugada, quando seguia de motocicleta, o sr. António Rodrigues Correia, de 53 anos, residente no Alto de Santa Catarina, Cruz Quebrada, chocou com um automóvel, na Avenida Marginal no Dafundo. Conduzido para o Hospital, tendo sido transportado para a Morgue.



Inaugurou-se há mais de três anos a ponte da Arrábida sobre o Douro

PORTO, 6.

Na altura em que se inaugura, com justo realce, a monumental ponte de Lisboa sobre o Tejo, parece-nos oportuno recordar que foi no dia 22 de Junho de 1963, portanto há mais de três anos, que abriu ao tráfego a moderna ponte da Arrábida, a terceira ponte do Porto. Obra grandiosa e da maior importância, esta obra de arte estabeleceu ligações directas — e a uma nova escala — entre as duas margens do rio Douro, o que constitui elemento fundamental para o progresso económico, industrial e turístico do Norte do País.

Projecto original do eng.^o Edgar Cardoso, a ponte da Arrábida impõe-se pela harmonia e elegância das suas linhas e virá a trazer ao Porto, uma vez terminada toda a projectada rede de acessos, decisivo contributo para a urbanização da cidade nova, que cresce, em movimento envolvente, ao lado do núcleo básico do centro característico e histórico do burgo portuense.

Se é certo que a nova ponte representa já um dado fundamental a ter em conta no progresso de todo o Norte e, particularmente, no que se refere ao Porto e a Vila Nova de Gaia, a sua importância não deixará de crescer, à medida que os anos passem e os planos programados — em conexão com ela — se forem completando.

A ponte foi inaugurada há mais de três anos, como dissemos, e o movimento de veículos — embora muito longe do que virá a ser — não deixa de aumentar. Apesar disso, o congestionamento na ponte de D. Luís também não pára de acentuar-se, o que comprova a oportunidade da realização da terceira ponte.

As obras em curso

Um dos mais importantes objectivos da ponte da Arrábida consistia no estabelecimento de uma ligação rápida e directa do Sul com o porto de Leixões, cujo movimento não deixa de crescer. As obras de prolongamento da Via Rápida, para além da Estrada da Circunvalação, até ao sistema rodoviário da nova doca de Leixões, encontram-se bastante adiantadas.

O «nó» com a Circunvalação está pronto, prosseguindo os trabalhos de terraplenagem e pavimentação das duas faixas de rodagem que completarão esta importante via rápida.

Concluída esta empreitada, concluir-se-á um dos objectivos economicamente mais importantes da ponte da Arrábida.

A ligação ao centro da cidade

Já sem falar na ligação directa entre a auto-estrada a norte da ponte e a chamada «Via Norte» — que ligará directamente às estradas de Viana e de Braga — cuja solução definitiva parece ainda encontrar-se em estudo, há um outro aspecto importante que há muito aguarda concretização e poderia contribuir grandemente para tornar a ponte da Arrábida mais útil para os habitantes da cidade ou que no Porto trabalham.

Referimo-nos à projectada e aprovada ligação da ponte da Arrábida ao centro da cidade, obra que incumbe à Câmara Municipal do Porto. A fase principal desta obra consiste na abertura de uma via relativamente curta, que estabelecerá directa ligação à Rua de D. Manuel II, junto ao Palácio de Cristal. A obra implicará, porém, a construção de um viaduto sobre a Rua de D. Pedro V e algumas expropriações. De qualquer maneira, esta obra deveria ter prioridade sobre outras menos urgentes, como foi o caso, por exemplo, do viaduto de Gonçalo Cristóvão, cuja urgência é evidente.

Morreu afogada uma jovem lavadeira

VILA VERDE, 6 — Quando lavava roupa no rio Homem, em Soutelo, morreu afogada Maria das Dores Milheiro, de 17 anos, filha do sr. Manuel Malheiro e da sr.^a Madalena Caridade, desta vila.

DUAS LETRAS, UM BRASÃO AO SERVIÇO DA NAÇÃO

cia era, na altura e mesmo agora, mais que discutível.

Já passaram mais de três anos sobre a inauguração da ponte da Arrábida. É tempo de apressar a conclusão de todo o sistema de ligações previstas, para que tão importante empreendimento possa, integralmente, desempenhar as funções para que foi construída.

Cinco feridos (quatro estrangeiros)

no choque

de um automóvel

com uma camioneta

ESPINHO, 6 — No termo da Rua 62, à saída desta vila, um automóvel de matrícula suíça (VD-94838), conduzido pela sr.^a D. Maria Eduarda Barbosa Verdão, de 42 anos, casada, natural de Lisboa, residente na Suíça e acidentalmente a viver no Bairro Japonês, na Aguda, embateu violentamente numa camioneta de passageiros, guiada pelo sr. Manuel Pinto da Silva Magalhães, do lugar de Valos, Fiães (Vila da Feira).

No automóvel, seguiam também, as estudantes, sr.^{as} D. Teresa Windlin e D. Lefi Vevaki, ambas de 22 anos, solteiras, naturais e residentes na Suíça, e os srs. Gerard Pereira, de 22, solteiro, agente de publicidade, francês, residente no seu país, e Gerard Gaston Maisonne, de 27, solteiro, motorista, também de nacionalidade francesa e morador em Paris.

Todos os ocupantes do carro ficaram feridos e foram tratados aqui no hospital, onde a condutora e a estudante Teresa Windlin ficaram internadas, a primeira com ferimentos vários e fractura de costelas e a outra também com ferimentos e fractura dos ossos da bacia.

CONSTRUÇÕES TÉCNICAS, LDA.

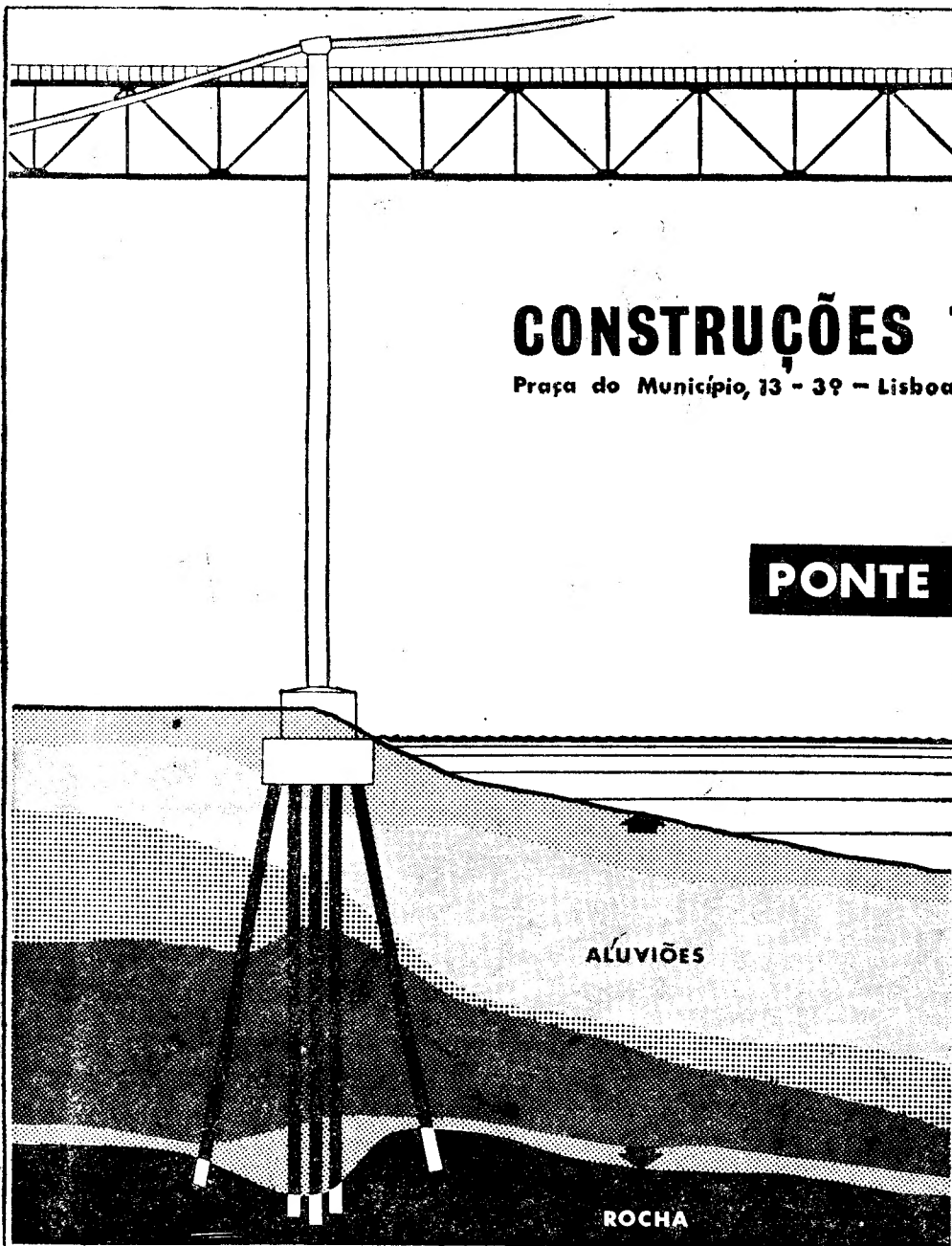
Praça do Município, 13 - 3º - Lisboa 2 • Telefone 36 65 06 - 8 Linhas



PONTE SOBRE O TEJO

FUNDAÇÕES DOS PILARES 5, 6 E 7

estacas de betão armado diâmetro 1 metro profundidade 60 metros



DIVERSÕES

TEATRO • CINEMA • CIRCO • VARIEDADES • ÓPERA • BAILADO • TV • RÁDIO

CASINO ESTORIL

APRESENTA
NUM «SHOW»
SENSACIONAL

**YAFFA
YARKONI**

A MAIS FAMOSA
VEGETA
DA CANÇÃO
DE ISRAEL



PIFAR SHANG

ADMIRÁVEL EQUILIBRISTA CHINES

ANTÓNIO ROCHA

VOZ EXPRESSIVA DO FADO

**EDITH GEORGES e o seu
«OH LÁ LÁ SHOW»**

AUTÊNTICA EMBAIXADA DE «CHARME» PARISIENSE

PREÇOS: Sábados, consumo mínimo 60\$00. Nos outros dias, consumo mínimo 40\$00. Todos os dias, jantar 80\$00
(Estes preços não compreendem taxas nem impostos)

TODOS OS DOMINGOS «MATINÉE» AS 17 HORAS
Chá completo — 25\$00 (Taxas e impostos não incluídos)

OS MESMOS ARTISTAS ACTUAM TAMBÉM NO
Terraço das Estrelas do Hotel Embaixador

(MAIORES DE 17 ANOS)

TEATRO VILLARET

Em 2.º mês: «Quando é que
tu casas com a minha
mulher?»

Um homem prestes a divorciar-se e vivendo com a noiva, é de repente surpreendido pela chegada da ex-futura mulher, do futuro marido da sua mulher e da tia da mulher.

Este é o resumo da hilariante peça em cena no moderno e confortável Teatro Villaret, com Raul Solnado e a sua alegre companhia, da qual fazem parte Maria Paula, Cortês, Isabel de Castro, N'cholson, Maria Laurent e Glória de Motos.

«Quando é tu casos com a minha mulher?», um êxito de gargalhada em segundo mês, representa-se todas as noites em duas sessões, às 21 e às 23 horas e foi encenado por Francisco Nicholson.

PRIMEIRAS EXIBIÇÕES

«A assinatura do crime»
no Eden

Macabro, quase, este filme, em que uma vingança terrível é o tema fulcral, e que tem no seu centro a figura invulgar de uma parálitica que vive num estranho mundo. Acção. Crimes. Suspense. Em suma: uma obra característica do género e para agradar aos que a apreciam em todas as circunstâncias.

Em «tecnicolor» e em «techeiscope» o filme tem a assinatura de Freddie Francis e as interpretações são de Margaret Johnson, Patrick Wymark, Alexander Knox, Judy Huxtable e Colin Gordon. — Visor 087.

«Domingo de Verão (à italiana)», no Europa

Um filme cuja frescura se impõe desde as primeiras imagens e que é exibido na época própria. Com a interpretação de um grupo

(Continuação da 6.ª página)

AINDA OS DISCOS VOADORES

«Vi o movimento oscilante, as luzes vermelhas pulsando. Ouvi os cavalos assustados no celeiro. Pouco depois de a coisa desaparecer, vi um avião. Era um B-47. Não havia comparação possível». Na sua mais recente operação, os mesmos discos foram vistos por 60 pessoas, em pontos diferentes de Nova Hampshire. Quase não restam duvidas de que vêm do espaço interplanetário. Leia este escaudante artigo em SELECÇÕES de Agosto, já à venda.

Uma distribuição exclusiva da
LIVRARIA BERTRAND

FESTIVAL DE VERÃO

A CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
COM A COLABORAÇÃO DA
FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN

APRESENTAM NO
DOMINGO, DIA 7,
AS 22 HORAS NA

PRAÇA DO IMPÉRIO

O GRUPO GULBENKIAN DE BAILADO

com, entre outros, os consagrados bailarinos
ISABEL SANTA ROSA, CARLOS TRINCHEIRAS, PATRICK HUNDE
e a artista convidada

PAULA HINTON

DIRECTOR ARTÍSTICO: WALTHER GORE

MAÎTRE DE BALLET: JOHN AULD

ASSISTENTE: BERNARDETTE PESSANHA

DIRECTOR DE CENA: CARLOS WALLENSTEIN

ESPECTÁCULO DEDICADO AO PÚBLICO, RESERVANDO-SE
APENAS UM PEQUENO SECTOR PARA CONVIDADOS

TEATRO

Tel. 555133

MONUMENTAL

VASCO MORGADO apresenta
HOJE, AMANHÃ e 2.ª - FEIRA
AS 22 HORAS M/ 6 ANOS

**GRUPO de
BAILADOS
PORTUGUESES
VERDE
GAIO**

REALIZAÇÃO DO
SECRETARIADO
NACIONAL DE
INFORMAÇÃO

ESPECTÁCULOS INTEGRADOS
NAS COMEMORAÇÕES DA
INAUGURAÇÃO DA «PONTE
SOBRE O TEJO»

VASCO MORGADO pede aos recepcionistas dos Hotéis, corretores e a todos os elementos ligados ao Turismo que recomendem a categoria do excepcional espectáculo «Verde Gaio».

**CHAMADA PARA WASHINGTON
O REPUXO**
A NOVA BOMBA EM DISCO DE
RAUL SOLNADO

MUNDIAL

RUA MARTENS FERRÃO
TELEF. 53 87 43

ESTE CINEMA INICIA NA PRÓXIMA 4.ª-FEIRA A REPOSIÇÃO SENSACIONAL DE ONZE FILMES ITALIANOS PRODUZIDOS NA DÉCADA (1948-1958) REPRESENTATIVOS DE UMA ÉPOCA QUE VAI DO NEO-REALISMO À EPOPEIA E À AVENTURA E QUE PODE CONSIDERAR-SE COMO



UM AUTÊNTICO FESTIVAL DO FILME ITALIANO



OS FILMES:

A ZARAGATEIRA • SEM PIEDADE •
TOQUE A REBATE • NÃO HÁ PAZ
ENTRE AS OLIVEIRAS • ANA • ULISSES
• ATILA • RAPARIGAS DE SAN FRE-
DIANO • BELA DE ROMA • JOVENS
MARIDOS • HÉRCULES

OS REALIZADORES:

ALBERTO LATUADA • LUIGI ZAMPA •
GIUSEPPE de SANTIS • VALERIO ZURLINI
• COMMENCINI • PIETRO FRANCES • MARIO
BOLOGNINI • MARIO CAMERINI

OS ARTISTAS:

Carla Del Poggio - Giulietta Masina - Ana
Magnani - Maria Grazia Francia - Irene
Papas - Gina Lollobrigida - Rossana Podestá
Giovana Ralli - Ava Nincci - Yvone Sanson
- Isabelle Corey - Gaby Morlay - Silvana
Pampanini - Silvana Mangano - Sylva Kos-
cina - Sofia Loren - Antonella Lualdi -
John Kitzmiller - Folco Lulli - Ralf Vallone
- Antonio Ciffariello - Alberto Sordi - Paolo
Stoppa - Vittorio Gassman - Jacques Dus-
menil - Steve Reeves - Anthony Quinn -
Henri Vidal - Kirk Douglas

ATENÇÃO: Cada filme permane-
cerá em exibição os dias que a
empresa julgar necessário de forma
a satisfazer a vontade do público

ESTE É QUEM MANDA!

AS BILHETEIRAS ESTÃO JÁ ABERTAS PARA
A VENDA DE BILHETES E ASSINATURAS
PARA TODOS OS ESPECTÁCULOS

ADULTOS

CÓPIAS RIGOROSAMENTE NOVAS

O que vimos e ouvimos

HOMENS E AVIÕES — FIM DE SEMANA — SANGUE NA ESTRADA — A PONTE — MISTER SOLO

— os vigilantes do céu — e mais o seu brinquedo, o helicóptero: deixem-nos ir que parecem muito entretidos — e muito convencidos do seu papel... Tomemos, para começar, nota da rubrica «Homens e Aviação» que fala disso mesmo, de aviões e de homens. Aquela descida em queda livre dos pára-quedistas, viram? Bailado impressionante!

É inevitável a referência a Ícaro, quando se fala de voar. Ícaro, vocês sabem, o das penas coladas com cera. A frio, sabe-se que se trata duma figura mitológica. Mas os apaixonados dos aviões, de tanto o considerarem da família, falam dele como se lhe tivessem tocado com os dedos.

Assim aconteceu em «Homens e aviões», Ícaro, autor do primeiro voo de que reza a história... ou então: «Fiz um voo que seria recordado através de todos os tempos...» «Homens e aviões» dá-nos notícia ilustrada e variada do que vai acontecendo no mundo em matéria de aviação. No entanto, pareceu-me deslocada a reportagem da sessão de aeromodelismo realizada entre nós. Matéria ótima para o «programa juvenil», não?

Fim de Semana? levou-nos a passear até à bela região da Lourinhã, com recitativos a cargo de Manuel Caetano. Ideia sem dúvida acertada, esta de incitar os telespectadores a conhecerem a sua terra. Há que servi-la, no entanto, com boa imagem e qualidade dos comentários, o que infelizmente não aconteceu. Tudo muito pobrezinho, muito terra a terra, muita recusa de alma... Que significa, por exemplo, dizer de uma igreja que ela «possui acolhedor ambiente». Reparem, meus senhores, que se trata dum templo e não dum restaurante!

«Sangue na Estrada» costuma dar matéria para reflexão. Eis aí uma rubrica que nunca se vê de balde. As vezes gostaríamos, é certo, de ver o responsável usar mais os travões. Mas há tanto por lá quem use e abuse da sebesta que a franqueza, a «ousadia» deste «volante» habituado às grandes manobras merecem maior dose de compreensão por parte da crítica.

Ontem ficámos a saber que já existem semáforos em S. João do Estoril. Não houve vila ou aldeia, encravadas na planície ou na serra, que não tivessem escutado a notícia com justificado alívio.

Soubemos também que o ministro dos transportes inglês (que por aca-

HOJE PODE VER...

● As 22 e 30: Pequeno Teatro

Na rubrica «Pequeno Teatro» veremos hoje o 5.º episódio da série «Uma velha que tinha um gato», peça da autoria de Costa Ferreira. Denomina-se o episódio «Papão, vai-te embora».

A realização é de Luís Andrade, estando a interpretação a cargo de Elvira Velez, Manuel Lereño, Maria Helena d'Eça Leal, Olavo d'Eça Leal, Paulo Renato e Santos Carvalho.

Se não, acabava-se a «Thrush», acabava-se o Napoleão Solo e depois como era? Depois, como é que uma pessoa se aborrecia? — M. C.

so é ministra) baixou decreto para se proceder à análise do grau alcoólico através do hálito dos condutores cujo procedimento seja considerado anormal.

Com veemência, J. Filipe Nogueira refere-se à situação dos carros que fazem a travessia do Tejo utilizando os barcos. Autênticas sardinhas em lata. E se há desastre? E se há naufrágio? Sim, como é?

Ele próprio, aliás, verificou a extemporaneidade da reclamação visto que, com a ponte, etc.

Ai está mais uma vantagem da ponte que falta na lista vinda a público. Embora eu não alcance muito bem em que é que o malefício do naufrágio era agravado pela proximidade dos carros embarcados. Bom, mas eu não sou técnico.

Novamente, em rubrica especial, se fala da ponte sobre o Tejo que se inaugurou hoje. Muito pormenorizada, a reflectir as dificuldades que houve de vencer para tornar a obra possível.

Logo depois, «Mister Solo». A luta entre o «Tio» e a «Thrush», organização dedicada à prática do mal em qualquer ramo. A «Thrush» só pode fazer bem todo o mal, quer dizer, só pode fazer o mal nas melhores condições se possuir dinheiro. E tem-no, Deus louvado! Nada menos que 55 milhões de dólares encafuados em cofre à prova de tudo menos de Solo.

Mais uma vez Napoleão Solo passa uma rasteirinha à «Thrush». Bem, rasteira, sim, mas não para magoar.

Pensão Monumental

Magníficos aposentos.
Serviço de bom hotel.
R. da Glória, 21—Tel. P. C. 36 98 07

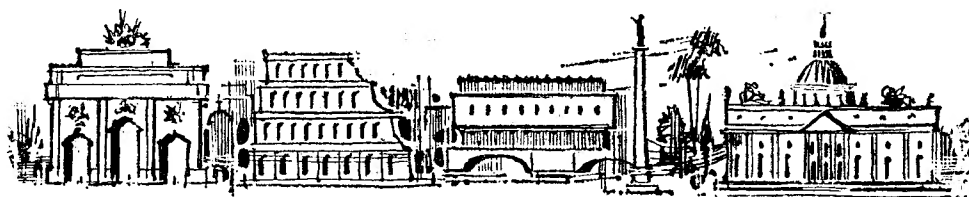
COMEÇA HOJE O III FESTIVAL INTERNACIONAL FOLCLÓRICO DO ESTORIL

Começa hoje, á noite, tal como noticiámos, o III Festival Folclórico Internacional do Estoril, no qual participam sete agrupamentos nacionais e quatro estrangeiros.

No espectáculo desta noite, marcado para as 21 e 30, no ringue de patinagem (muito coberto) da Escola Salesiana do Estoril, exibem-se os seguintes agrupamentos: Rancho Folclórico da Casa do Povo de Almeirim, Grupo de Coros y Danzas de Valladolid (Espanha), Grupo Folclórico da Camacha, Groupe Fol-

clorique «Les Fleurs d'Ajone» de Landerneau-Finistère (França), Rancho Coral e Coreográfico da Sociedade Musical de Cascais, Grupo de Bailados Folclóricos de Claude Flagel (Bélgica), Rancho Típico de Santa Maria de Reguenga e Groupe Folclorique Polonais de Sochaux (Polónia).

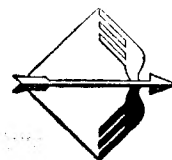
O segundo espectáculo será amanhã, á mesma hora e no mesmo local. Os bilhetes de bancada têm o preço único de dez escudos, pelo que se espera grande afluência de público a esta organização da Sociedade Estoril-Sol.

A MELHOR HORA!
almoce no "restaurante" italiano
mais alto do mundo

Todos os dias, às 10.25, um DC-8 Jet da Alitalia sai de Lisboa e chega a Roma em 2h20 de voo sem escala, a 10.000 metros de altitude. A bordo o tempo será suficiente para saborear um almoço à italiana preparado pelos melhores cozinheiros. E depois do café ... desembarcará na Cidade Eterna.

Para a Itália a hora Alitalia todos os dias às 10.25.

ALITALIA



ABSORVENTE! EMOCIONANTE! ESPECTACULAR!

O filme de Jacopetti de que Portugal inteiro fala

AFRICA
ADEUS

é tão verdadeiro e flagrante que todos os dias os jornais falam das mesmas cidades, dos mesmos países, dos mesmos chefes que este inesquecível filme nos mostra nos autênticos e actuais acontecimentos cuja violência, ousadia e ineditismo nunca o cinema tentara antes revelar!

12.^a semana **estúdio**

ADULTOS

FILMES LUSOMUNDO — TECHNICOLOR TECHNISCOPE

PARA COMODIDADE DO PÚBLICO ESTÃO À VENDA
BILHETES ATÉ 25 DE AGOSTO

III FESTIVAL INTERNACIONAL DE FOLCLORE DO ESTORIL

DOIS ESPECTÁCULOS NA ESCOLA SALESIANA

(Rinque de patinagem — Recinto coberto)

HOJE, às 21 e 30:

Rancho Folclórico da Casa do Povo de Almeirim • Grupo de Coros y Danzas de Valladolid • Grupo Folclórico da Casa do Povo da Camacha • Groupe Folklorique «Les Fleurs d'Ajone» de Landerneau (Finistère) • Rancho Coral e Coreográfico da Sociedade Musical de Cascais • Grupo de Bailados Folclóricos de Claude Flagel, de Bruxelas • Rancho Típico de Santa Maria de Reguenga • Groupe Folklorique Polonais de Sochaux

AMANHÃ, às 21 e 30:

Rancho da Região de Leiria • Grupo de Bailados Folclóricos de Claude Flagel, de Bruxelas • Grupo Folclórico da Casa do Povo de Alte • Groupe Folklorique Polonais de Sochaux • Grupo Folclórico da Casa do Povo da Camacha • Grupo de Coros y Danzas de Valladolid • Grupo Folclórico Mirandês de Duas Igrejas • Groupe Folklorique «Les Fleurs d'Ajone» de Landerneau (Finistère)

ENTRADA (BANCADA) — 10\$00

Espectáculo classificado para maiores de 6 anos

ORGANIZAÇÃO DA SOCIEDADE ESTORIL SOL

Praça de Toiros
«Carlos Relvas»
SETÚBAL



Amanhã, 7
de Agosto
de 1966

Maiores de 6 anos
Às 18.30 horas

3.ª MONUMENTAL CORRIDA DA FEIRA DE SANT'IAGO

a favor do Fundo Distrital da Luta Contra a Tuberculose
do Distrito de Setúbal

CORRIDA DE GALA

presidida por Sua Excelência o Chefe do Estado

8 - BRAVOS E PUROS TOIROS - 8

4 para Cavalo da Sociedade Agrícola Rio Frio — 4 para Pé
de David Ribeiro Telles

CAVALEIROS

JOÃO B. NÚNCIO
(que lidará um toiro)

JOSÉ B. NÚNCIO
JOSÉ SAMUEL LUPI

ESPADAS

ARMANDO SOARES
LUIZ ALVIZ

GRUPO DE FORCADOS AMADORES DO MONTIJO

Em CANAS DE SENHORIM o «DIÁRIO DE LISBOA» é vendido pelo
sr. ABÍLIO MONTEIRO.

DIVERSÕES

(Continuação da 4.ª página)

de artistas de nomeada, entre os
quais se destacam Ana Maria Fer-
rero, Eddie Brakken, François
Fabian, Ulla Jacobson, Karin Ball,
Franco Fabrizi, Jean-Pierre Au-
mont e Gina Rovere. Realizado
por Giulio Petroni, também autor
do argumento, este filme tem es-
pectáculo, beleza e humor. —
Visor 001.

AR CONDICIONADO
**TEATRO
VILLARET**
o mais moderno e confortável de Lisboa

2 SESSÕES
ÀS 21 E ÀS 23 HORAS

DOMINGO
matinée, às 16 h.

UM FESTIVAL
DE GARGALHADA

**RAUL
SOLNADO**



QUANDO É QUE TU CÁSIS
COM A MINHA MULHER?

MARIA PAULA • CORTEZ
• ISABEL DE CASTRO
• NICHOLSON • MARIA LAU-
RENT • GLÓRIA DE MATOS
Encenação de FRANCISCO NI-
CHOLSON

Subsidiada
pelo Fundo Nacional de Teatro
Hoje, às 22 horas
«A EQUIPA» apresenta no
TEATRO AVENIDA
**«UM PRÍNCIPE
DO MEU BAIRRO»**
de Varela Silva (Adultos)



LAURA
LAURA
LAURA
LAURA
LAURA
LAURA
ALVES

REAPARECE
NA SUPERCOMEDIA
DE TED WILLIS

A MULHER DO ROUPÃO

UM ESPECTÁCULO DE VASCO MORGADO

EMOCIONANTE! Pela sua história
IMPREVISTO! Pelo desfecho do assunto
SENSACIONAL! Pela polémica que suscita

UMA NOVA COMPANHIA COM
RUI DE CARVALHO

ALINA VAZ - MA-
NUELA DE FREITAS
- ROLANDO ALVES
- LEONOR POEIRA -
VASCO MORGADO
JÚNIOR



Uma encenação de
**MANUEL SANTOS
CARVALHO**

Pai e Filho num dos momentos da peça

NO CAPITÓLIO
QUE CONTINUA A SER O SEU TEATRO
BREVEMENTE (ADULTOS)

Este espectáculo apresentar-se-á em ante-estreia cuja receita reverte
a favor da «EQUIPA DE TODOS NÓS», que no Mundial de
Futebol, foram os primeiros em correcção, desportivismo e valor.

EM 2.ª SEMANA NO **ODEON**

ENTRA HOJE O CONSAGRADO FILME PORTUGUÊS

JOSÉ DO TELHADO

UM FILME DE ACÇÃO VIOLENTA, EM QUE TAMBÉM HÁ
SITUAÇÕES DE IRRESISTÍVEL COMICIDADE!

com **VIRGÍLIO TEIXEIRA**

ADELINA CAMPOS

JUVENAL DE ARAÚJO

PATRÍCIO ÁLVARES

DISTRIBUIÇÃO DE EXCLUSIVOS TRIUNFO

Maiores
de 12 anos



**COMENTÁRIO
INTERNACIONAL**
de CARLOS FERRÃO

AS FORÇAS DA N.A.T.O.

A reunião dos ministros da Defesa da N. A. T. O. reconheceu alguns factos desagradáveis e mesmo alarmantes. A não se modificar o curso dos acontecimentos, os chefes militares da Organização Atlântica não conseguirão remediar a deserção dos seus membros ao cumprimento do que se consideravam obrigações indeclináveis. Os americanos estão em vésperas de diminuir os seus efectivos na Europa, depois de retirarem dela quinze mil especialistas desviados para a guerra do Vietnã. Disse-o, na reunião, em termos inequívocos, o secretário da Defesa, McNamara. Repetiu-o, em Washington, o «leader» da maioria democrática do Senado, Mike Mansfield. Este falou como se se tratasse de um ponto assente e de uma decisão a pôr rapidamente em prática. Os 75 mil homens americanos que vão ser retirados de França não seguirão para a Alemanha. O seu regresso aos Estados Unidos far-se-á à medida que se proceder à evacuação das instalações militares que ocupavam. «É urgente o envio de forças americanas para outros pontos declarou o senador Mansfield. As nossas dificuldades financeiras, resultantes da guerra do Vietnã, aconselham a estudar, desde já, um processo prático de retirar da Europa parte das forças que ali conservamos».

As negociações franco-alemãs para um novo estatuto das forças francesas que ainda se encontram na Alemanha, foram interrompidas e só recomençarão em Setembro. É pouco provável que delas saiam resultados apreciáveis. O primeiro-ministro da Grã-Bretanha foi a Washington discutir com o presidente Johnson a retirada do corpo expedicionário inglês da Alemanha. Os americanos não se opõem a essa retirada se, em contrapartida, o Governo de Londres conservar nas posições a Leste do Suez as forças que ali tem. Ora o parlamento e a opinião pública na Grã-Bretanha, por motivos financeiros, não ocultam o seu desagrado por aquela decisão.

LUCI JOHNSON CASA-SE ESTA TARDE

WASHINGTON, 6 — (R.) — Um forte dispositivo de segurança entrou em vigor às primeiras horas de hoje para o casamento de Luci, a filha de 19 anos do presidente Johnson, com Patrick John Nugent, de 23 anos.

Agentes dos serviços secretos ajudaram a Polícia a isolar o enorme santuário da Imaculada Conceição, onde se realiza, esta tarde, a cerimónia.

O que foi planeado ser uma festa de família transformou-se agora num acontecimento nacional.

Atentado contra o dr. King

Uma navalha atirada por um branco
falhou o alvo e atingiu outra pessoa

CHICAGO, 6 — (F. P.) — Foi restabelecida a ordem, a noite passada num bairro branco do sudoeste da cidade, passadas mais de cinco horas de motins raciais em que o pastor Martin Luther King, Prémio Nobel da Paz, foi ligeiramente ferido na cabeça por uma pedrada, e escapou por um triz ao gume da navalha atirada por um branco. Quem foi atingido pela arma, no pescoço, foi outro branco, de 17 anos.

No auge da refrega, 5000 brancos desautinados lutaram com perto de 2000 polícias.

Os distúrbios começaram quando um grupo de 800 pretos se juntou num parque público do bairro, para organizar uma caminhada de protesto contra a discriminação racial. O bairro em causa é habitado unicamente por brancos de origem irlandesa, polaca e lituana. A despeito das exortações à ordem, milhares de brancos, jovens na sua maioria, reuniram-se perto daquele parque e começaram a atirar pedras sobre os negros que se preparavam para desfilar.

Quando o dr. King chegou, o seu carro foi rodeado imediatamente por ameaçadora multidão de brancos que o insultaram. Numerosos agentes viram-se em apuros para afastar os brancos, enquanto que o Prémio Nobel abria caminho até à cabeça da coluna de negros, no Parque Marquette.

«Matem-no» — berravam os brancos, apontando o dr. King.

Toda a Polícia de Chicago — 10 mil homens — estava de prevenção, mas havia apenas 500 agentes no bairro branco quando a manifestação começou. Rápidamente envolvidos, pediram reforços. Os reforços, 1500 homens, destacados para ali foram recebidos à pedrada pelos contramanifestantes, que bloquearam diversas ruas.

Grupos de brancos empunhavam dizes, a bandeira dos rebeldes da confederação sulista, e insignias com as iniciais do K. K. K. Numa tira de pano lia-se: «A única ma-

neira de eliminar os bairros miseráveis é exterminar os porcos dos negros». E noutra: «Queremos Wallace».

Um sacerdote católico que tem participado em numerosas manifestações em prol dos direitos civis, nos Estados do Sul, declarou que nunca havia assistido a tais cenas de ódio e de violência, da parte dos brancos.

Contaram-se 25 feridos, dos quais dois em estado grave. A Polícia deteve 35 brancos.

Apelo dos budistas sul-vietnamianos

SAIGÃO, 6 — (R.) — A Igreja Unificada Budista pediu hoje a intervenção estrangeira para salvar o povo do Vietnã do Sul das perseguições religiosas que lhe estão a ser movidas pela Junta Militar.

O apelo foi feito num comunicado assinado pelo novo presidente em exercício do Conselho Religioso, Thich Thien Hoa, e dirigido a U Thant, a Comissão dos Direitos Humanos das Nações Unidas, às sedes budistas de Ceilão e da Tailândia e a todos os embaixadores estrangeiros de Saigão.

O comunicado acusa também os Estados Unidos de serem responsáveis pelas perturbações internas do Vietnã do Sul por causa da sua política errada de apoiar a regimes que não são populares.

O «LOUCO DA UNIVERSIDADE» APÓS O SEU PRIMEIRO CRIME CUMPRIMENTOU A SORRIR DUAS PESSOAS QUE PASSAVAM

AUSTIN (Texas), 6. — (A. N. I.) — «Não sei porque não nos matou e jamais o saberei» — declarou Cheryl Botts, que, acompanhada por um amigo, se cruzou, na torre da Universidade do Texas, com Charles Whitman, já depois de este ter morto uma das suas quinze vítimas.

Cheryl Botts e Don Walden desceram do miradouro e entraram na sala de recepção, onde se encontrava apenas um homem loiro, dobrado num canto, sobre um sofá. Walden torceu uma mancha no soalho, para a qual Cheryl lhe chamou a atenção, e nesse momento o homem loiro voltou-se, sorriu e cumprimentou-os.

Walden conta que esteve quase a perguntar-lhe para que eram as espingardas que ele tinha nas mãos, mas depois pensou que se-

ria para atirar aos pombos e seguiu Cheryl, em direcção ao elevador.

Ao chegarem ao rés-do-chão, viram que o homem que os saudara sorridente momentos antes estava no cimo da torre a disparar contra quem aparecia. Correram, abrigando-se num edifício próximo, de onde assistiram ao morticínio.

Era de sangue a mancha que Walden e Cheryl tinham visto e o sofá encobria o corpo da recepcionista, Edna Townsley.

Charles Whitman, o louco que matou a mulher, a mãe e mais quinze pessoas, antes de ser por sua vez abatido a tiro pela Polícia, foi ontem a enterrar.

«Deus, na sua infinita misericórdia, perdoou-lhe» — disse o padre, durante a cerimónia.

ASUNCIÓN, (Paraguai), 6—(R.). Segundo uma fonte governamental, o Paraguai está a exercer vigilância especial ao longo da sua fronteira com o Brasil, após notícias de que o homem-mistério de Cuba, Ernesto «Che» Guevara, fora visto na área.

Guevara, antigo ministro das Indústrias, do regime de Fidel Castro, desapareceu há 15 meses.

Segundo notícias não confirmadas, Guevara está a organizar revoluções comunistas na América Latina.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

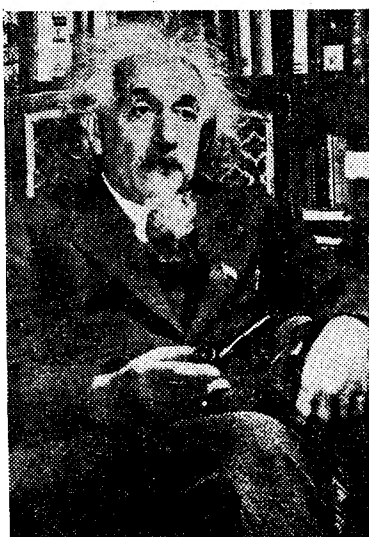
Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

DIA A DIA

ANIVERSÁRIO DE HIROSHIMA

Passa hoje o 21.º aniversário do lançamento da bomba atómica de fabrico americano na cidade japonesa de Hiroshima. A data é de assinalar, pois marca o começo da era nuclear, que representa para os destinos da humanidade uma viragem de impressionante significado. Com a revelação da existência de novas armas de terrífico poder de destruição modificam-se os dados que secularmente condicionam a guerra e a paz. As fases sucessivas que a vida internacional conheceu desde então decorreram sob a influência de engenhos que a ciência e a técnica puseram ao serviço dos homens e das suas ambições. O monopólio atómico americano foi uma viragem desfeita quatro anos depois de arquitectada pelos astúces da política global dos Estados Unidos. Em 29 de Setembro de 1949 explodiu um engenho atómico de fabricação soviética e iniciou-se a competição que constitui para todos os povos uma incógnita. Em 1954, num atol do Pacífico fez a sua aparição a bomba de hidrogénio, com um poder de destruição incomparavelmente superior ao daquela que foi experimentada em Hiroshima. Os cientistas que fizeram a primeira bomba atómica, logo que os efeitos desta se tornaram conhecidos, manifestaram o seu terror e arrependimento em documentos públicos.

Depois, com os arriscados ensaios na diplomacia à beira do abismo e da confrontação de Cuba, chegou a vez dos políticos e militares se inquietarem e procurarem uma alternativa para o equilíbrio do terror. As negociações russo-americanas que se seguiram levaram, em 1963, à assinatura do Pacto de



Albert Einstein, cujas diligências junto do presidente Roosevelt estiveram na origem da fabricação da bomba de Hiroshima

Moscovo, igualmente assinado por mais cem nações e que se destinou a pôr termo às explosões atómicas na atmosfera.

Após a conclusão desse pacto, depois respaldado pelos signatários, a China e a França fizeram experiências com engenhos atómicos, os quais não poderão ter decisiva influência na balança de forças mundial, estabelecida entre as duas grandes potências que, dada a condição de membros privilegiados do clube atómico, dominam a vida internacional.

Vigilância especial no Paraguai por causa de «Che» Guevara

ASUNCIÓN, (Paraguai), 6—(R.). Segundo uma fonte governamental, o Paraguai está a exercer vigilância especial ao longo da sua fronteira com o Brasil, após notícias de que o homem-mistério de Cuba, Ernesto «Che» Guevara, fora visto na área.

Guevara, antigo ministro das Indústrias, do regime de Fidel Castro, desapareceu há 15 meses.

Segundo notícias não confirmadas, Guevara está a organizar revoluções comunistas na América Latina.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

Argentino de nascimento, teria sido visto em Barracão, no Brasil, a poucos quilómetros da fronteira com o Paraguai.

UMA SUBCOMISSÃO DA U. N. O. VISITARÁ A ESPANHA E A GUINÉ EQUATORIAL

NOVA YORK, 6 — (A. N. I.) — A Espanha informou a Comissão de Colonialismo da O. N. U. de que acede a receber uma subcomissão, na terceira semana do mês corrente — anunciou, ontem, o presidente da comissão e embaixador da Serra Leoa, Gershon Collier.

Collier declarou que vai consultar as autoridades espanholas, para aprovarem os componentes da subcomissão.

Acrescentou que o grupo irá a Madrid, para conferenciar com o Governo, antes de partir para a visita de oito dias à Guiné Equatorial.

PROTESTOS CONTRA UM ALEGADO PROJECTO DE LIMITAÇÃO DOS NASCIMENTOS

RIO DE JANEIRO, 6 — (F. P.) — «Num país que precisa de braços, é francamente absurdo e revoltante falar-se de um plano de «controle» global dos nascimentos» — declarou, na Câmara dos Deputados, em Brasília, o dr. Hamilton Nogueira que, parafraseando uma frase célebre do sociólogo Josué de Castro, protestava contra a notícia de Washington dizendo que o Governo brasileiro teria pedido auxílio norte-americano para organizar um plano de limitação dos nascimentos.

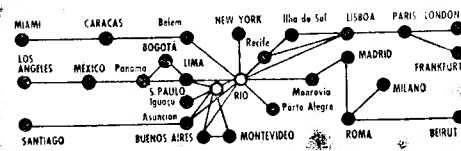
A notícia já provocou numerosos protestos no Brasil, da parte de médicos, sociólogos e autoridades eclesásticas.

CREDITO VARIG

EM TODAS AS DIRECCÕES

Para mais informações consulte o seu Agente de viagens IATA ou a VARIG

VARIG
Linhas Aéreas Brasileiras



Lisboa — Praça Marquês de Pombal, 1 — Tel. 53 91 81 (8 linhas) Porto — Praça do Município, 267, 4.º Tel. 3 59 51

Diário de Lisboa

PAGINA 2

Lisboa despovoou-se desde muito cedo e a população acorreu às duas margens do Tejo para presenciar a inauguração da ponte e o desfile do cortejo fluvial

Lisboa levantou-se mais cedo. Houve quem abalasse já ontem da cidade, em gozo de fim de semana, aproveitando este sábado de portas fechadas e de ponte aberta — mas á cunha... O lisboeta de gema, que todo se esgana por estas coisas, resolveu não perder pitada. O mesmo se diga de muitos milhares de forasteiros vindos dos mais diversos pontos do País, atraídos pelo orago do século XX: a ponte de Lisboa.

O acontecimento valia bem um sacrifício. A partir das 7 da manhã juntavam-se já os primeiros curiosos na zona de Alcântara-Santo Amaro. Grande movimento nas carreiras de acesso (eléctricos e autocarros). Primeiros comercios ambulantes: quinquilharias,

Designado em Maio de 1958 para centralizar o estudo de todos os problemas relativos à fase de preparação e lançamento da obra, bem como para organizar o serviço que havia de levar a efeito, o sr. eng.º Canto Moniz havia de ser o timoneiro firme desta longa jornada de constantes preocupações e trabalhos metódicos, cuja fase culminou brilhantemente com a inauguração antecipada da ponte. A fotografia que reproduzimos reveste-se, nesta data, de simbólico significado — nas lentes dos óculos deste incansável obreiro do grande empreendimento reflecte-se a imagem da obra que constitui, durante oito anos consecutivos de tensão nervosa, o motivo dominante do seu pensamento e da sua acção.



bandeiras, balões, guloseimas baratas. Famílias inteiras em busca de um local com boa visibilidade. Um vendedor de lotaria, beata ao canto da boca, bradando o seu número infalível (que só sairá na próxima sexta-feira — paciência...).

Lisboa tem dezassete miradouros assinalados pelos roteiros turísticos. Nem de todos, porém, se vê bem a ponte. Seria pedir demasiado. Mas no Alto de Santa Catarina, na Senhora do Monte, na Penha de França e em Montes Claros — Monsanto o movimento matinal era apreciável. Ao longo do Tejo, numa linha aproximadamente entre a Praça do Comércio e a Torre de Belém, havia muita gente também. Locais mais procurados: doca de Alcântara, doca de Santo Amaro (quase por baixo da ponte) doca de Belém, zona fronteira à F. I. L., na Junqueira, até às proximidades da Torre de Belém. O cortejo fluvial ver-se-ia bem daqueles sítios.

Uma romaria ribeirinha

O sol ajudou ainda mais esta cutêntica romaria ribeirinha. («Céu pouco nublado ou limpo», rezava o boletim meteorológico). Se é verdade que as camisas de tecidos leves estão a substituir-se progressivamente aos fatos domingueiros, não é menos verdade que o chamado turismo interno gosta de parecer bem. Grande profusão de óculos escuros, conjuntos polícoros de «nylon» e calças «Bonanza». Dissimulados nos inevitáveis cestos de verga, aqui e ali derro-

JOALHARIA MERGULHÃO

Fornecedora do Corpo Diplomático
Fundada em 1895
A MAIOR VARIEDADE
EM PRATAS ARTÍSTICAS
162, Rua de S. Paulo, 62-B
Telefone 30013 — LISBOA

tados pelo saco de fibra sintética, farnéis a contento do consumidor, para o que der e vier...

A inauguração não se prolongaria até tarde, mas de qualquer forma havia que assentar ideias... A ponte como estímulo gastronómico, eis a primeira nota impressiva da romaria.

Piqueniques a meio da manhã e gente por toda a parte

O Campo das Cebolas encheu-se de camionetas de passageiros. Dis-

ras do autocarro, pintados a negro sobre fundo branco, liam-se estes dizeres: «Esqorcionistas de Alvíto da Beira organizada por António Gonçalves».

No tejadilho de uma camioneta de Olhão, três algarvios petiscavam costeletas panadas e febras de porco, com o garraão ao lado. A vertigem das «alturas» não os afligia.

— Cá em cima faz mais fresco! — disse-nos um.

Cenas idênticas no parque de estacionamento da Ribeira das Naus. Um mar de camionetas. Um engraxador aproveitava a ocasião (os fregueses encostavam-se a uma camioneta e a flanela movia-se com singular aplicação); uma vendedeira de quinquilharias com estatuetas do «Cristo-Rei de Almada» de plástico, ladeado por dois anjinhos de asas douradas... A 5\$00, 7\$50 e 12\$50, sem desconto... Mais disticos ao longe, a assinalar um interesse geral pela ponte e por Lisboa: camionetas de Caldeias, Gouveia, Oliveira de Aze- meis, Travancinha, Luso, Coimbra, Aveiro, Vieira de Leiria, Viseu, Braga, Sátão, Lagos, Porto, Seia, São Pedro do Sul, Tentúgal, Castelo Branco e Guarda.

Uma furgoneta trouxe de Estremoz os srs. Borralho (João, Augusto e José Joaquim), Cabacinho e Raspoete. O tinto de Borba escorria para os copos. Convite formal ao repórter: — Vai um copanada, amigo? á «saude» da ponte!

A copanada fez-se acompanhar de pão centeio e uma costeleta. Os cinco amigos só regressarão a Estremoz amanhã. Querem ver a ponte com todo o vagar e molhar os pés numa praia.

Mais á frente, a ponte ganhava os favores dos fabricantes de plásticos: um prato raso com uma montagem fotográfica de Alcântara, sem esquecer, bem entendido, a estrutura metálica, hoje inaugurada.

«Die Brücke!»

Um grupo de alemães foi ver a ponte a Belém. Pai, mãe, dois filhos pequenos, uma senhora de idade (a avó?). O miúdo mais novo apontava com o dedo espetado: — Die Brücke! (A ponte!)

São de Wiesbaden. Na Alemanha há pontes bonitas, claro, algumas até muito bem lançadas, sobretudo nas auto-estradas da Renânia-Vestefália. Mas esta!... Os miúdos corriam agora pela relva. O pai chamou-os. Quería mostrá-lhes um barco embandeirado.

— Em Lisboa há sinaleiros negros? — perguntou-nos daí a pouco o pai.

Explicámos que tinham, efecti-

vamente, vindo sinaleiros de Angola e de Moçambique, para a inauguração da ponte. Ah, sim, ouvira dizer qualquer coisa no hotel... Indicámos-lhe as imediações da ponte: ali estavam os sinaleiros.

— Vou passar por lá. Na Alemanha vêem-se muitos negros das forças americanas. Por vezes mais delicados que os brancos, sabe?

No regresso fomos encontrar a estação marítima de Alcântara coalhada de gente. O paquete-ferry «Sunward», da linha Inglaterra-Gibraltar, tapava parcialmente a vista. A montante da estação marítima, o «Infante D. Henrique» e o «Vera Cruz» tinham muitos passageiros nos «decks», sob renques de bandeiras.

No Alto de Santa Catarina

Um empregado da A. P. T. informou-nos em Santos:

— Sabe onde está um ror de gente? No Bairro do Alvíto.

Vive lá. A mulher e os três filhos foram para casa de uma vizinha, que tem «uma rica varanda com toldo». Mas o nosso destino era o Alto de Santa Catarina, onde deparámos com muitos curiosos. Um técnico de óptica procedia á verificação do óculo panorâmico. — Os garotos estragaram-me esta coisa...

Um inválido abria passagem com a cadeira de rodas. Indiferente ao acontecimento que se desenrolava ao longo, um cavalheiro de meia idade lia calmamente o jornal. Em frente dos bancos, os ocupantes mantinham apertada vigilância no sentido de não deixarem ninguém «tapar a vista». Uma poltrona de orquestra não é coisa para perder...

A nota final foi-nos dada por um vendedor ambulante carregado de mercadorias de ocasião. Os bar-

Ao longo da margem norte, nos pontos onde tiram á passa-

retes de campino (para pôr á la-pela) misturavam-se com as chupetas de bebé, as imagens do Sagrado Coração de Jesus, escondiam lá no fundo as navalhas comemorativas da primeira vitória europeia do Benfica... Como se tudo isto fosse pouco, do ombro do nosso homem pendia um pequeno rádio transistorizado. Comércio, sim, mas com as suas compensações! De resto o acontecimento provocou também o alvoroço habitual entre os apreciadores da televisão. Os cafés de bairro encheram-se. Vista no écran brilhante, a ponte tem um ar de intimidade que confunde o mais sisudo. Apetece estender a mão e tocar-lhe: seja bem-vinda!

Ainda chegaram hoje muitas personalidades convidadas para as cerimónias

Convidado a assistir á inauguração da ponte, chegou esta manhã ao aeroporto da Portela, o marechal Juarez Távora, ministro de Viação e Transportes do Brasil.

Chefiada pelo dr. Mário Neves dos Santos, construída por três dezenas de individualidades da comunidade luso-brasileira, entre as

A PONTE SALAZAR FOI INAUGURADA EM 6 DE AGOSTO DE 1966 PELO PRESIDENTE DA REPUBLICA CONTRA-ALMIRANTE AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAS, SENDO PRESIDENTE DO CONSELHO DE MINISTROS O DOUTOR ANTONIO DE OLIVEIRA SALAZAR E MINISTRO DAS OBRAS PUBLICAS O ENGENHEIRO EDUARDO DE ARANTES E OLIVEIRA. LANÇOU A BENÇÃO A OBRA O CARDEAL-PATRIARCA DE LISBOA DOM MANUEL GONÇALVES CEREJEIRA. ESTIVERAM PRESENTES NA CERIMONIA INAUGURAL O PRESIDENTE DO CONSELHO DE MINISTROS, ACOMPANHADO DE TODOS OS MEMBROS DO GOVERNO, OS PRESIDENTES DA ASSEMBLEIA NACIONAL, DA CAMARA CORPORATIVA E DO SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA, OS MEMBROS DO CORPO DIPLOMATICO, ALTAS INDIVIDUALIDADES CIVIS E MILITARES, OS TÉCNICOS E OPERÁRIOS QUE REALIZARAM A OBRA E O POVO PORTUGUES, REPRESENTADO POR GRANDE MULTIDÃO DE TODAS AS CATEGORIAS SOCIAIS. REALIZAÇÃO DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, ESTA OBRA, COMPREENDENDO OS ACESSOS RODOVIARIOS NAS DUAS MARGENS, FOI INICIADA NO DIA 5 DE NOVEMBRO DE 1962, TENDO O PLANEAMENTO GERAL, CONDUÇÃO E FISCALIZAÇÃO ESTADO A CARGO DO GABINETE DA PONTE SOBRE O TEJO, SOB A DIRECÇÃO DO ENGENHEIRO JOSE DO CANTO MONIZ. NA CONSTRUÇÃO DESTA PONTE — A MAIOR DA EUROPA — E DOS SEUS ACESSOS, FORAM ESCAVADOS SEIS MILHÕES E MEIO DE METROS CUBICOS DE ROCHAS E SOLOS, FABRICADOS E MOLDADOS TREZENTOS MIL METROS CUBICOS DE BETÃO, FABRICADAS E MONTADAS OITENTA E DUAS MIL TONELADAS DE PEÇAS DE AÇO. CHEGARAM A TRABALHAR SIMULTANEAMENTE, NA OBRA, GERCA DE TRES MIL OPERÁRIOS PORTUGUESES. DERAM AS SUAS VIDAS NA EXECUÇÃO DESTA EMPREENHIMENTO QUATRO OPERÁRIOS: JOSÉ DA SILVA, JORGE GERMANO RIBEIRO, TUTES DOS ANJOS SERRA E FERNANDO SAMPAIO DIAS OLIVEIRA.

ESFORÇO DA GERAÇÃO PRESENTE, HOMENAGEM AS GERAÇÕES QUE A PRECEDERAM E MENSAGEM DE CONFIANÇA AS GERAÇÕES VINDOURAS

M C M L X V I

(Texto da lápida comemorativa da inauguração da ponte, hoje descerrada num perímetro verde junto ao maciço de amarração norte. As letras metálicas são aplicadas sobre um fundo de pedra.)

RELÓGIOS

De todas as marcas, máxima garantia, preços de concorrência
GRANDE OURISSARIA DA MODA
RUA DA PRATA, 257

Em BEJA o «DIÁRIO DE LISBOA» NA AGENCIA DE EDUARDO & vende-se na PRAÇA DOS DUQUES, ALVARO.

A CAPA DO «MAGAZINE»

Publicamos na capa do «Magazine» de hoje uma vista de Lisboa com a sua nova ponte, da autoria do nosso colaborador e consagrado pintor Carlos Botelho, o artista cuja obra está intimamente ligada á capital.



Em pontos onde a visibilidade era melhor, grupos de populares assistiram à passagem dos veículos pela ponte

Quals médicos, industriais, capitalistas e comerciantes, chegaram também esta manhã a Lisboa, a «Caravana da Comunidade», que hoje mesmo assistirá à inauguração da ponte e que fará depois uma visita ao País, especialmente ao Norte onde a maioria dos visitantes tem familiares e descendentes.

Convidados também a assistir à inauguração da ponte chegaram esta manhã a Lisboa os jornalistas brasileiros Luís Carlos Mesquita e

dr. Homem Montes, do jornal «Estado de São Paulo».

A recepção, esta noite na Câmara Municipal

Começa às 22 horas, nas salas dos Paços do Concelho, elegantemente decoradas, a recepção oferecida pelo sr. general França Borges em honra do Chefe do Estado e de sua esposa. Assistem mais de mil convidados portugueses e estrangeiros e, antes da ceia, haverá um sarau artístico.

Um vistoso cortejo fluvial desfilou sob a ponte com a «Sagres» de velas ao vento

O ministro da Marinha havia determinado que a Armada se fizesse representar condignamente, através da sua presença no rio, na cerimónia da inauguração da ponte de Lisboa.

Assim, um grande cortejo fluvial desfilou hoje pelo Tejo, encabeçado pelos escoltadores «Diogo Cão» e «Corte Real» e pelo navio-escola «Sagres», com as velas ao vento. Comandava a força naval o capitão-de-fragata Peixoto Correia.

Logo de manhãzinha, ao largo dos cais do Espanhol e da Ribeira eram numerosas as embarcações que, lentamente, se iam dispondo no rio para, na ocasião oportuna, se incorporarem no cortejo.

Eram pesqueiros de alto, fragatas de carga, traineiras, elegantes «stars», pequenos gasolinas, barcos a remos ou com motor na popa — uma infinidade, enfim, de embarcações que, no decurso das horas, se engalanavam de mil bandeiras.

Na manhã límpida, de céu sem uma nuvem, as flamulas e as bandeiras ondeavam coloridas e festivamente.

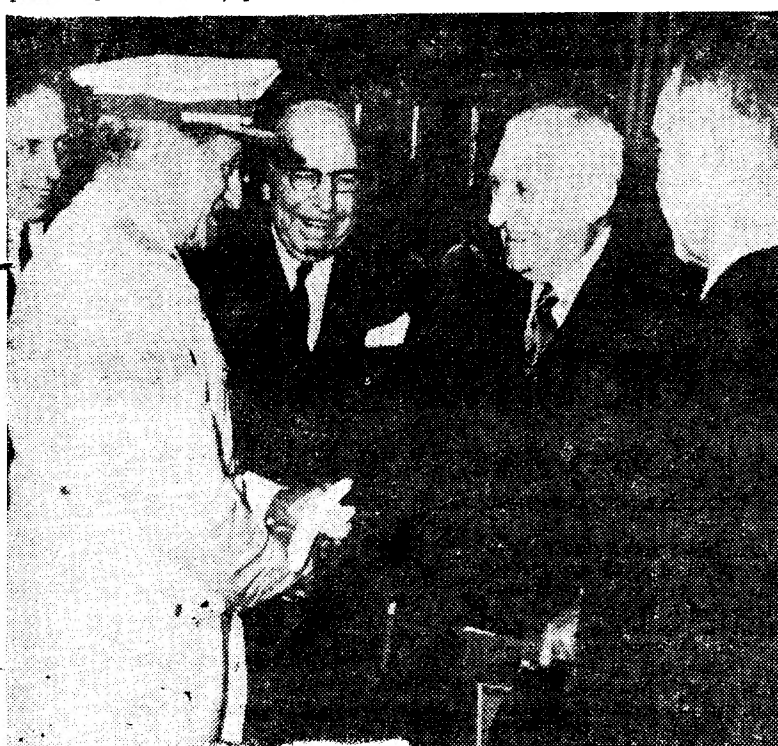
Na uma grande faina á beira rio e, em certo momento, as águas sustinham uma frota heterogênea, plena de contrastes, pitorescamente

variada. Barcos surgiam, barcos incorporavam-se a todos os instantes, atraídos já pelo estuário, já pela própria ponte...

Quando se aproximou o momento da inauguração, a força naval pôs-se em marcha, com os escoltadores a navegar paralelamente e a «Sagres» pela popa com as guarnições estendidas em continência. Todas as embarcações seguiram a força naval — e então, o rio foi sulcado com grande imponência.

A ponte desenhava-se sobre os três navios de guerra que encabeçavam o cortejo quando o automóvel do Chefe do Estado cruzava o tabuleiro. Nas velas da «Sagres» sangrava a Cruz de Cristo. O navio ia belo, sugestivo. Troaram salvas de vinte e um tiros.

E todo o cortejo passou sob a imponente e elegante estrutura de aço, lentamente, como quem penetra num mundo novo — e ao fundo era a barra larga, senhora da silhueta longínqua da Torre do Bugio. A ponte no espaço e os barcos no rio: um diálogo que quotidianamente se estabelecerá, uma relação forte entre a imobilidade do aço e os mastros que se deslocam a montante e a juzante, de rumo ao mar, de rumo á terra...



O general Muñoz Grandes (fardado de branco) cumprimenta o Chefe do Governo

Todas as forças armadas tiveram larga participação na cerimónia da inauguração da ponte

(Continuação da 1.ª página)

Entretanto, nas tribunas imediatamente a seguir á ponte, encontravam-se, de pé, os cadetes da Escola Naval e da Academia Militar e numerosos filiados da M. P. e da M. P. F., alunos da Casa Pia de Lisboa e formações de escuteiros, com os respectivos guídes. Por detrás destes, viam-se, ainda, estandartes de organismos corporativos.

Os convidados eram acompanhados até aos seus lugares por um grupo de trinta «hostesses» do Gabinete da Ponte, cujo fardamento, totalmente concebido e desenhado pelos técnicos da Ponte, compreendia uma blusa creme e saia e chapéu da cor vermelho-tijolo, em que já está pintada a parte superior da obra — e que será, aliás, a sua cor definitiva.

A cerimónia era totalmente orientada pelo director do Gabinete da Ponte, eng.º Canto Moniz, através de um telefone instalado na sua cadeira, na tribuna principal, e directamente ligado ao gabinete do subdirector, este, por sua vez, em contacto pela rádio, com os carros e com todos os postos fixos que integram o sistema de comunicações da grandiosa obra.

A chegada do Chefe do Estado

Às 10 e 25, o Presidente do Conselho deu entrada, por entre aplausos, na tribuna, onde foi recebido pelo ministro das Obras Publicas e pelo eng.º Canto Moniz.

Às 10 e 30, vindo de Sesimbra, onde pernouteira, chegou precedido por batedores da P. V. T., o carro presidencial. Quando o Chefe do Estado se apeou, foi executado pela banda da Marinha o Hino Nacional e a artilharia troou com as salvas do estílo, que marcavam o início da cerimónia oficial.

O sr. almirante Américo Thomaz passou revista ás tropas em parada, dirigindo-se em seguida, para o estrado, onde, acompanhado pelo ministro da Defesa, assistiu ao desfile, em continência, daquelas foras.

A Praça foi entretanto sobrevoada por uma esquadriha da Força Aérea. Findo o desfile dos contingentes o Chefe do Estado dirigiu-se para a sua cadeira, na tribuna de honra, onde recebeu cumprimentos do Presidente do Conselho e demais autoridades e personalidades nacionais e estrangeiras.

A tribuna de honra

Quando o Chefe do Estado tomou lugar no corpo principal da tribuna de honra, voltada para a ponte, já ali se encontravam as altas autoridades portuguesas e estrangeiras.

O sr. almirante Américo Thomaz ficou ladeado, á direita, pelos srs. Presidente do Conselho, presidentes da Assembleia Nacional e do Supremo Tribunal de Justiça, vice-presidente do Conselho de Espanha, ministro dos Transportes da Áustria, ministro das Obras Publicas de Espanha, presidente do Export Import Bank de Washington, e pelos ministros portugueses da Defesa Nacional, da Justiça, do Exército, dos Negócios Estrangeiros, da Educação, das Comunicações e da Saúde e Assistência, pelos secretários de Estado da Agricultura e da Indústria, e pelos subsecretários de Estado do Tesouro e do Exército; e á sua esquerda, pelos ministros das Obras Publicas, presidente da Camara Corporativa, ministro dos Transportes da Alemanha, ministro das Obras Publicas do Brasil, ministro da Agricultura de Espanha, pelos ministros portugueses de Estado, do Interior, das Finanças, da Marinha, do Ultramar, da Economia e das Corporações, pelos secretários de Estado da Aeronáutica e do Comércio e pelos subsecretários de Estado da Presidência do Conselho, do Orçamento, das Obras Publicas, da Administração Ultramarina e do Fomento Ultramarino, da Administração Escolar e da Juventude e Desporto.

DÃO FELICIDADE

Os anéis de Pedido, as Alianças de Casamento e de Compromisso da Ourivesaria BARATEIRO DE S. DOMINGOS — R. Barros Queiroz, 56.

O melhor Sortido de Ouro — Jóias — Pratas e Relógios aos melhores preços.

Em lugar especial, á direita, ficou o sr. cardeal-patriarca de Lisboa, que procederia á bênção da ponte. Á esquerda, no enfiamto da primeira fila da tribuna principal, ficou a sr.ª D. Gertrudes Thomaz, ladeada pelas esposas do presidente da Assembleia Nacional e do ministro das Obras Publicas, do presidente do Supremo Tribunal de Justiça e do eng.º Canto Moniz.

Na mesma tribuna, estavam os membros do Corpo Diplomático acreditado em Lisboa, os chefes dos Estados-Maiores das três armas, antigos membros do Governo e outros convidados portugueses e estrangeiros, entre os quais reputados técnicos de Engenharia. Também junto á primeira fila, na tribuna principal, tomaram lugar os presidentes das Camaras Municipais de Lisboa e de Almada e da «United States Steel Corporation» e o eng.º Canto Moniz, director do Gabinete da Ponte. Em lugar também especial sentou-se o sr. D. Duarte Nuno de Bragança.

Conforme estava indicado, os convidados para a cerimónia que ocupavam as tribunas não se apresentaram com trajos de cerimónia.

As senhoras envergavam vestidos leves, primaveris, de cores vivas; e os homens, em geral, vestiam fato escuro, de passeio, salvo um ou outro caso, em que trajavam de jaquetão e calça de fantasia.

Multidão em silêncio — a escutar a «Aleluia»

São 10 e 43. Exactamente dois minutos antes da hora marcada, faz-se silêncio e um coro misto do Grupo Coral «Stella Vita» entoava a «Aleluia», de Haendel. Desce depois um silêncio grande, esmagador, sobre a Praça da Porta-

gem, onde, nas tribunas se encontram agora cerca de onze mil pessoas.

O silêncio prolonga-se. A própria multidão, dispersa pelos morros que marginam os acessos, parece tocada por este momento de rara beleza e de tão alto significado.

A pausa foi quebrada então pela voz do locutor que se ouve por intermédio de numerosos altifalantes. Anunciava que ia começar a série de discursos.

Palavras do engenheiro Canto Moniz

O sr. eng.º Canto Moniz, que falou em primeiro lugar, dedicou as palavras de abertura do seu discurso ao sr. Presidente da República — renovador da Marinha Mercante — cujas qualidades pôs em destaque, e logo ao sr. Presidente do Conselho, pela «obra extraordinária que vem realizando neste País há quase quatro décadas», afirmando:

«Esta ponte que hoje vamos inaugurar integra-se no grande quadro das realizações dos últimos decénios, e é, acima e para além de tudo, uma obra de V. Ex.ª».

Após saudar também o sr. cardeal-patriarca, o eng.º Canto Moniz, dirigindo-se ao Chefe do Estado disse:

«Encontramo-nos todos aqui para viver uma hora alta da vida nacional, pois vai V. Ex.ª, sr. Presidente, inaugurar a maior obra pública que jamais se realizou em

(Continua na 11.ª página)

M/6 anos

CAMPO PEQUENO

TERÇA-FEIRA, 9 DE AGOSTO, AS 22 HORAS

EM AMBIENTE RICAMENTE DECORADO

CORRIDA DE GALA À ANTIGA PORTUGUESA

Integrada nas Festas da Cidade, promovidas pela Câmara Municipal de Lisboa e a que se digna assistir

O SR. PRESIDENTE DA REPÚBLICA

CAVALEIROS

MANUEL CONDE — D. JOSÉ ATAÍDE
MALDONADO CORTES — MESTRE BAPTISTA
JOSÉ NÚNCIO — JOSÉ LUPI

FORCADOS

AMADORES DE SANTARÉM
 comandados por Rhodes Sérgio

6 TOIROS DE JOÃO B. NÚNCIO-6



Bilhetes à venda nos locais do costume
 (Telefs. 761539, 771819, 30769 e 321712)

O Presidente da República e o 'Chefe do Governo' atravessaram a ponte em automóveis ladeados por helicópteros da Força Aérea

(Continuação da página anterior)

gistou a primeira iniciativa do Governo, por intermédio do ministro Duarte Pacheco, traduzida no conhecido projecto da ponte entre o Beato e o Montijo, que só o condicionamento adverso criado pela iminência da última Grande Guerra impediu que fosse levado por diante.

E prosseguiu:

— Desde então não mais perdeu o Governo o comando sereno e ponderado do importante assunto, atento à oportunidade de retomar a sua consideração. Tal oportunidade viria a resultar, por um lado da pressão das circunstâncias criadas pelo próprio desenvolvimento geral do País e da visão cada vez mais nítida das conveniências do seu progresso, por outro lado da crescente maturidade da Nação para defrontar os seus maiores problemas e para vencer as dificuldades técnicas e financeiras que são sua inelutável realidade.

Outros nomes que se recordam

— Assim — disse — chegámos à fase que hoje se dá por encerrada tão auspiciosamente e cuja característica muito notável está no método e na segurança exemplares com que se trabalhou durante treze anos, que tantos são os que nos distanciam da data da portaria dos ministros das Obras Públicas e das Comunicações de então, engenheiros José Frederico Ulrich e Manuel Gomes de Araujo, criando em 1951 a comissão de estudo presidida pelo engenheiro Barbosa Carmona em cujo valiosíssimo relatório apresentado três anos depois, na síntese do engenheiro Guimarães Lobo, se apoiou a decisão do Governo de dar execução ao grande empreendimento e cabe aqui sublinhar a contribuição decisiva do prof. Marcello Caetano, como ministro da Presidência, para o bom encaminhamento final dos propósitos do Governo.

O eng.º Arantes e Oliveira iniciou depois as fases do concurso aberto em 27 de Abril de 1959 e o começo dos trabalhos em 10 de Janeiro de 1963.

— Esta — disse — em rápida síntese, a história da grande obra que neste momento tenho o alto privilégio de entregar à Nação; história exemplar em que não é possível assinalar um desvio do bom rumo, apesar das vicissitudes e das dificuldades que, no mais elevado grau, inevitavelmente concorrem nos empreendimentos desta natureza e envergadura, situados na fronteira do progresso técnico e da capacidade de realização do homem.

Louvor aos que trabalharam

O ministro dedicou-se depois a louvar quantos desenvolveram o seu meritíssimo esforço em prol da realização ou que a financiaram — as organizações técnicas e financeiras norte-americanas e nacionais, o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, a Câmara Municipal de Lisboa, a Administração-Geral do Porto de Lisboa, a Junta Autónoma de Estradas — sem esquecer o anterior e o actual ministros das Finanças e os seus colegas das Comunicações e das Corporações, «aos quais esta realização tanto ficou devendo» e referiu que «temos, porém, de reservar um lugar muito especial na expressão destes sentimentos para o Gabinete da Ponte sobre o Tejo, organismo constituído expressamente no Ministério das Obras Públicas para dar execução à decisão do Governo e em boa hora confiado à direcção do engenheiro José do Canto Moniz, cuja brilhante actuação nesta obra tem o mais justo prémio no prestígio que conquistou perante a Nação e no conforto moral que hoje há-de sentir, e com ele os seus distintos colaboradores, ao ver cumprida com tão assinalável êxito a sua árdua missão».

Um novo instrumento de progresso

O ministro falou depois da função da ponte como organismo de progresso económico e social e disse:

— As razões que, há cerca de um século, adjudicaram à obra do atravessamento do Tejo marítimo de Tejo o interesse da Nação tornaram-se com o andar do tempo cada vez

mais evidentes. Já nos nossos dias, o surto do progresso geral do País e a valorização industrial e urbanística da orla sul do estuário, aumentaram fortemente a premência do problema, revestindo-o de aspectos críticos que tenderiam a tornar-se insustentáveis em futuro próximo se entretanto não tivesse sido possível assegurar a sua resolução. A verdadeira importância económica da obra está longe, todavia, de limitar-se nos aspectos mais conhecidos. E' que a justificação de empreendimentos desta natureza e desta envergadura não pode buscar-se apenas na ponderação das necessidades reveladas. E' preciso ir mais longe e ler no futuro a expressão real dos interesses do País e das conveniências do seu progresso, para se poderem avaliar com justeza a sua oportunidade e o seu merecimento. Temos assim que, hoje como há cem anos, a assimetria do desenvolvimento das duas zonas do País separadas pelo grande estuário continua a ser uma realidade saliente, em prejuízo de grande parte da área e da população metropolitanas.

E prosseguiu:

— Lançado já, em hora alta da história do nosso desenvolvimento económico, o Plano de Rega do Alentejo, está assim em vias de resolução o primeiro destes problemas essenciais. Faltava porém modificar aquele desfavorável condicionamento geográfico para se poderem considerar definitivamente encaminhados no seu bom rumo os destinos da grande província. Este será certamente um dos mais importantes papéis que irão ser desempenhados pela ponte agora concluída, sobretudo depois de lançado sobre ela o caminho de ferro, como esboçamos que aconteça em futuro próximo e para o que ficam perfeitamente preparadas as estruturas da grande obra.

«Deste tão importante benefício irá participar a província algarvia para cujo desenvolvimento, tão prometedora e orientado, não poderá deixar de prestar valiosa contribuição o encurtamento, no espaço e no tempo, da distância à capital. Mais perto de nós, e votada certamente a uma rápida evolução, temos esta Península de Setúbal para a qual a partir de hoje se irão rasgar novas e prometedoras perspectivas de valorização dos seus excepcionais recursos, até agora a bem dizer em estado potencial».

Nova tarefa — o canal Tejo-Sado

— Para nascente e para norte da auto-estrada cujo primeiro troço fica construído e que virá a prolongar-se até ao Algarve e à fronteira — accentuou — ficarão criadas as melhores condições para a instalação de grandes centros industriais, que se há-de valorizar ainda com a construção das novas comunicações por estrada e por caminho de ferro já planeadas, com a reestruturação do porto de Lisboa, que a ponte irá provocar, e com a construção do canal Tejo-Sado.

E acrescentou:

— Para poente e para sul do mesmo eixo fundamental iremos ver mobilizada, em ritmo veloz, a singular vocação desta zona para o desenvolvimento turístico, subordinado embora à cadência de execução das infra-estruturas indispensáveis como complemento natural da grande Ponte, e de que o primeiro elemento é constituído pela auto-estrada transversal que, graças à notável diligência da Junta Autónoma de Estradas, se torna possível considerar hoje também inaugurada».

Vi-o do futuro

O sr. eng.º Arantes e Oliveira disse ainda:

— Concluindo, direi que não é preciso nenhum esforço de imaginação para prever o que será, dentro de poucos anos, toda esta área tão prenda pela Natureza — agora trazida para a vizinhança imediata de Lisboa. Para que tão aliciantes perspectivas sejam aproveitadas não deixarão de surgir, como já estão surgindo em escala crescente, as iniciativas particulares. Se houver agora que orientá-las da melhor forma para que delas se extraia o desejado proveito. O Estado e as Câmaras Municipais terão aqui uma missão importante que começou, aliás, a ser cumprida não só com a legislação especial já promulgada, como tam-

bém com a aprovação do Plano Director do Desenvolvimento da Região de Lisboa, apenas dependente do duto parecer da Câmara Corporativa, e dos planos urbanísticos complementares que estão elaborados para as áreas mais sensíveis situadas na vasta zona de influência da ponte, incluindo a Serra da Arrábida — precioso tesouro que temos de proteger a todo o custo. Eis rapidamente esboçada a transcendente importância desta obra para o futuro da Nação. Graças a ela não mais este Tejo será um obstáculo ao progresso e ao engrandecimento de uma parte importante do País — um senão que até aos nossos dias ensombrou a sua tão gloriosa história e os seus tão valiosos predícos».

Depois de pedir a agradecer a bênção do sr. cardeal-patriarca para esta obra e para os homens que a realizaram, incluindo a falange dos operários que, mais uma vez, aqui exemplificaram por forma admirável as suas tão apreciadas qualidades, com sacrifício, para alguns, da própria vida», o ministro disse que «esta grande obra, verdadeiro padrão do progresso da técnica ao serviço da humanidade, ficará para os vindouros como o mais eloquente símbolo da era de engrandecimento, cujo 40.º aniversário o País este ano comemora, e que trouxe à Nação um espírito novo, tornando possível dar corpo a obra como esta, que antes se tinham como meros sonhos irre realizáveis».

O nome da ponte

E, a terminar, o ministro disse: — Aos sentimentos bem legítimos de orgulho nacional, de confiança nas nossas próprias possibilidades e de fé inabalável nos nossos destinos que esta obra despertará em todos os portugueses, não poderia, porém, deixar de ficar associado o sentimento de gratidão, expressivamente traduzido no nome por que doravante esta ponte será designada, em interpretação da vontade nacional, que ao ministro responsável competia atender, no uso de inelutáveis prerrogativas. Que os benefícios para o País desta grandiosa obra possam vir a corresponder à distinção que lhe confere tão alto patrocínio, são os votos bem sinceros com que termino».

O eng.º Arantes e Oliveira recebeu a grã-cruz de Sant'Iago

Findo o discurso do ministro das Obras Públicas, o Chefe do Estado anunciou que ia proceder à entrega de condecorações concedidas por proposta do ministro daquela pasta, aos obreiros mais destacados da ponte de Lisboa.

«Antes, porém, de fazer essa entrega — disse — o sr. almirante Américo Thomaz — um outro dever me obriga, e esse é o agradecimento do sr. ministro das Obras Públicas, trabalhador admirável, que consumiu a sua saúde vivendo profundamente, além de tudo o mais que é muito, a realização desta maravilhosa obra. Ao colocar ao seu peito as insígnias da Grã-Cruz da Ordem de Sant'Iago da Espada, estou certo de que o fago no dia mais feliz da sua vida inteiramente vivida de engenheiro e de ministro».

O sr. Presidente da República colocou, então, ao peito do sr. engenheiro Arantes e Oliveira, a banda e o collar da Grã-Cruz da Ordem de Sant'Iago da Espada e abraçou o agraciado por entre as palmas da assistência.

A grã-cruz do Infante para o eng.º Canto Moniz (entre 51 condecorados)

O Chefe do Estado procedeu, depois, à condecoração dos obreiros da ponte e dos seus acessos rodoviários, num total de 51 pessoas: eng.º José Estêvão Abranches Couceiro do Canto Moniz — grã-cruz da Ordem do Infante D. Henrique; eng.º Luís Maria Nolasco de Guimarães Lobo — grande oficial da mesma Ordem; eng.º Julio Ferry do Espírito Santo Borges — comendador da Ordem de Sant'Iago da Espada; eng.º Francisco Merrel Higly, Mário Abranches de Sousa Carneiro, Manuel dos Santos Pinto Serrão, Tomás Inácio Magalhães Guerra Pontes, do Albino Cabral Pessoa e

eng.º Eduardo Abranches de Magalhães — comendadores da Ordem do Infante D. Henrique; John Lee Armitage, Alfred Everett Couto, engs. Daniel Chistie Kline e Spire Agius — comendadores da Ordem de Mérito Agrícola e Industrial (Classe de Mérito Industrial); engs. Joaquim da Silva Mendes Bragança, Mário Fernandes Marques Dias, Carlos Manuel Miranda de Vasconcelos da Silva Lima e Mário Pinto Alves Fernandes — oficiais da Ordem do Infante D. Henrique; Francisco Mendo Alves Pinto da Fonseca, Vicente Ferreira Branco e Fernando Rodrigues de Sousa — oficiais de Mérito Agrícola e Industrial (classe de Mérito

representantes, em conjunto, e representantes dos trabalhadores agraciados.

A bênção e a oração do cardeal-patriarca

O sr. cardeal-patriarca, paramentou-se então com uma riquíssima capa bordada a ouro, pertencente ao tesouro da Sé, e, de mitra e báculo, dirigiu-se com os acólitos, processionalmente, para um pequeno estrado colocado à direita da tribuna de honra, a fim de benzer a Ponte Salazar.

O sr. D. Manuel Gonçalves Cerejeira disse a oração da bênção, que é a seguinte:

«Ouvir-vos, Senhor, a nossa oração. Dignai-vos abençoar esta ponte e a todos quantos por ela passaram, para que, acompanhados da Vossa protecção, tenham sempre uma feliz viagem e sejam livres de todos os perigos».

«Ouvir-vos, Senhor, Senhor Santo, Pai Omnipotente e Deus eterno. Enviai do céu o Vosso santo anjo para que guarde esta ponte, acompanhe e defenda de todo o mal os que passaram por ela. Por Cristo Nosso Senhor. Amém».

Em seguida, o purpurado aspergiu simbolicamente a grande obra, lançando água benta em direcção à ponte. A breve cerimónia litúrgica terminou com a bênção à assistência, dada pelo sr. cardeal-patriarca, que retomou o seu lugar na tribuna enquanto o coral prosseguia uma breve execução de música sacra, entoando o «Gloria Patri».

A abertura da ponte

E chegou o momento da abertura simbólica da ponte. Eram 12 e 44 precisas. O Chefe do Estado com o ministro das Obras Públicas e o sr. engenheiro Canto Moniz, dirigiu-se para a esquerda da tribuna de honra, a fim de descender, por comando, a distância, os quatro padrões situados nos limites norte e sul da ponte, e o padrão da Avenida da Índia, junto à ancoragem norte.

Duas palavras do Chefe do Estado

O sr. almirante Américo Thomaz proferiu nesse momento as seguintes palavras:

«Atingido o momento culminante desta soleníssima inauguração dou graças a Deus e declaro aberta ao tráfego e posta ao serviço da Nação a Ponte Salazar».

Ouviram-se aplausos e o sr. Presidente da República, eram exactamente 12 e 46, premiu o boião que fez saltar a fita verde-rubra que impedia o acesso à ponte, descendo simultaneamente os padrões que têm em alto relevo o escudo nacional e a seguinte inscrição:

«M. O. P. — Ponte Salazar — 1966».

A comemoração terminou com o Hino Nacional cantado em coro. Estralejaram foguetes. Os rapazes da M. P. saltaram, em frente da tribuna, cinco mil pombos pertencentes da colombofilas das colectividades de Lisboa e Setúbal.

O cortejo através da ponte ladeado de helicópteros

Terminada a cerimónia, formou-se um cortejo que incluiu, oficialmente, a travessia da nova ponte. Precedido por um grupo de bandeirantes da P. V. T., seguiu o cortejo do Chefe do Estado, que ia acompanhado pelo ministro das Obras Públicas, a que se seguiram os carros do sr. cardeal-patriarca, Presidente do Conselho, ministros, corpo diplomático e outras personalidades portuguesas e estrangeiras.

O cortejo seguiu em marcha lenta, para permitir a observação do deslumbrante panorama do rio e da cidade. Ao lado, pairando no espaço, ladeavam o cortejo alguns helicópteros da Força Aérea, enquanto lá acima chegavam os ecos das sirenas e apitos dos barcos surtos no rio.

O Chefe do Estado, depois de sair dos carros de Monsanto, seguiu para Cascais, onde repousará durante a tarde. As restantes personalidades desfilaram, restando-lhes as suas residências.

Através da ponte, começaram depois a passar os veículos dos

(Continua na última página)

Miniaturas da ponte em vários locais da cidade

O leitor a pensar que foi inaugurada uma ponte, a grande, e o «Diário de Lisboa» descobriu mais quatro! A primeira, inaugurada já há tempos, é pintada numa parede. Está no «Ivo dos Caracóis», à Rua da Esperança. No pórtico do Pisaleiro, em frente à Escola Fonseca Benavides (Santos), vim outra. A Madragoa não quis ficar atrás e vá de fazer a sua ponte na Travessa das Isabeis, junto ao cruzamento com a Rua das Madres. Também de madeira, com festões vermelhos.

A mais curiosa de todas foi erguida na Travessa do Alcaide, transversal à Calçada do Gombro. Materiais: madeira, cartão prensado, lâmpadas, zarcão. Autores: doze moradores do bairro, entre os quais um desenhador, um carpinteiro e um electricista. Custo final da obra: 3000\$50 (numerosos redondos). A ponte assenta em dois tubos de ferro estendidos de lado a lado da travessa, a ligar os primeiros andares dos n.ºs 14 e 15. A esquina com a Travessa do Terreiro a Santa Catarina, na empena do prédio n.º 3, uma estatueta a representar o Cristo-Rei de Almada. Foi feita com espuma de plástico e será iluminada, tal como a ponte, por dois projectores.

Industrial); Milton Joseph Boden (ausente) — oficial de Mérito Agrícola e Industrial (classe de Mérito Industrial); Armindo de Matos Faria — medalha de prata da Ordem do Infante D. Henrique; José Rui Luís Barbosa de Faria, João Francisco, Lenine Nunes Professor, António Barata Gonçalves, António Martins, Aniceto Cabral de Sousa, Raul José Germano Saramago, Silvino Manuel Molha, António da Fonseca Caramelo, Clemente Ribeiro de Sousa Lima, Manuel Rosa Prazeres, António Dias, Manuel Mendes, Ramiro João Maia Malpique, Jorge Filipe, José Rocha Couto, Antunes Manuel da Cruz Sá Barbadão, José Rosa Simões, José Joaquim Sampaio, Laurentino Gonçalves, Alvaro das Dores Martins Graça, António Rodrigues dos Santos, Dinis Henrique da Costa, Anibal Silvestre, Acácio Nunes da Silva, Victoriano dos Santos Valadas, Manuel Martins de Oliveira, James W. Graham (ausente) e Everett H. Scarborough (ausente) — medalhas da Ordem de Mérito Agrícola e Industrial (Classe de Mérito Industrial).

Terminada a imposição das condecorações, o sr. Presidente da República acompanhado dos sr. engs. Arantes e Oliveira e Canto Moniz, foi entregar a medalha da Ponte aos trabalhadores que participaram na fase final da obra e que se encontravam formados dos dois lados da tribuna presidencial.

O Chefe do Estado impôs somente parte das medalhas, sendo as res-

O TEMPO QUE FAZ

Informação do Serviço Meteorológico Nacional

SITUAÇÃO GERAL AS 9 HORAS DE HOJE — Em Portugal Continental o céu estava pouco nublado, o vento era fraco de vários rumos e havia neblina em algumas localidades.

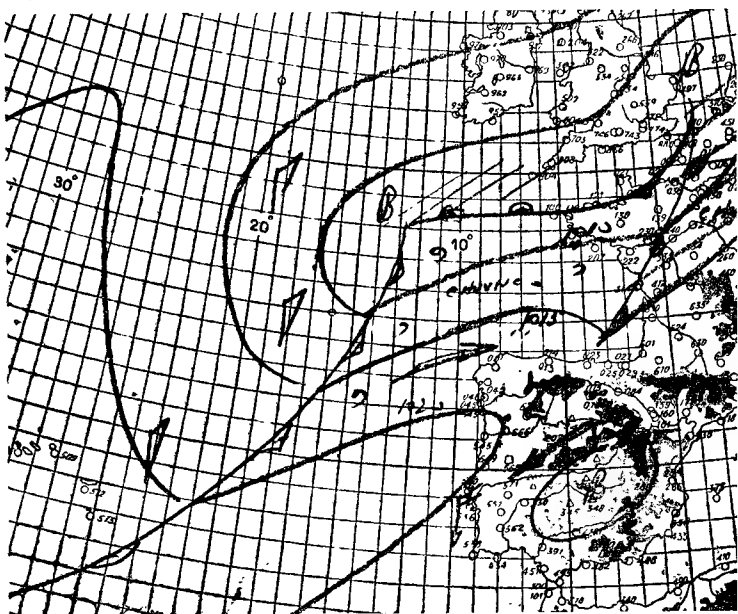
TEMPERATURAS EXTREMAS OBSERVADAS NA REDE NACIONAL DO CONTINENTE ATÉ AS 9 HORAS DE HOJE — Máxima:

Tavira, 33,5; mínima: Porto e Viseu, 10°.

TEMPERATURAS DO AR — Coimbra, 16°; Faro e Lisboa, 23°; Penhas Douradas, 20°; Portalegre, 24°; e Porto, 14°.

TEMPERATURAS OBSERVADAS NA COSTA DO SOL — Na atmosfera, 9 horas, 22°; na água do mar, ao meio-dia, 17,2.

A EVOLUÇÃO METEOROLÓGICA



(Carta de prognóstico para as 24 horas de hoje)

A — Anticiclone (alta pressão)
B — Depressão (baixas pressões)
— isóbaras (mb)

EVOLUÇÃO PROVÁVEL DO ESTADO DO TEMPO EM PORTUGAL CONTINENTAL ATÉ AS 24 HORAS DO DIA 7 DE AGOSTO — Influência de ar seco, continental, transportado na circulação da depressão de origem térmica, com infiltração de ar marítimo nas regiões a norte do rio Douro.

PREVISÃO GERAL ATÉ AS 24 HORAS DE AMANHÃ



SOL



AMANHÃ
Nascer às 6 e 42
Ocaso às 20 e 42

MARES



PREIA-MAR: Dia 6 — As 6 e 56 (3,5 m); 19 e 08 (3,7 m); Dia 7 — As 7 e 31 (3,5 m); 19 e 48 (3,6 m). Dia 8 — As 8 e 11 (3,4 m); 20 e 38 (3,4 m).

BAIXA-MAR: Dia 6 — As 0 e 19 (1,2 m); 12 e 31 (1,2 m). Dia 7 — As 0 e 58 (1,3 m); 13 e 13 (1,4 m). Dia 8 — As 1 e 43 (1,4 m); 13 e 58 (1,5 m).

FASES DA LUA

☾ ☉ ☽ ☿
Dia 9 Dia 16 Dia 23 Dia 31



Rei da Sorte

Vendeu, mais uma vez, ao seu balcão, um

PRÊMIO GRANDE

O 3.º Prémio da Lotaria Especial do Verão

50169 — 100 CONTOS

Jogue, sempre, no feliz

Rei da Sorte

RUA DA CONCEIÇÃO, 23-25 — LISBOA

A obra e a sua projecção

(Continuação da 1.ª página)

no entanto, de uma obra sumptuária, se não for enquadrada num plano de desenvolvimento regional que justifique, sob o ponto de vista económico e social, tão importante investimento. A ponte, aberta hoje ao tráfego, ergue-se à vista de todos nas suas linhas elegantes e majestosas e domina do alto das suas torres orgulhosas (cento e noventa metros acima da linha de água) uma cidade que se fez pequena para que ela se agigantasse. Com efeito, tudo é insignificante à sua volta. Só ela é grande, na perspectiva luminosa que os nossos olhos alcançam, e só ela representa o papel de vedeta no espectáculo maravilhoso que se desdobra a seus pés. Os automóveis que correm velozmente na faixa marginal, os comboios que deslizam com suavidade à beira-mar, os navios que entram e saem a barra ou lançam o ferro nas águas espelhadas do Tejo não passam de brinquedos animados de crianças para um filme de Walt Disney. A própria cidade assemelha-se a uma «maquette» de gesso reduzida à escala de um por mil. E os homens, os mesmos que ergueram a ponte e se movem lá em baixo, no espaço vazio dos estaleiros, onde a febre das grandes horas de operosidade desceu para a temperatura normal das horas tranquilas, aparecem-nos como seres infinitamente pequenos e indignos, no meio dos ódios que os dividem e das lutas estereis em que se digladiam, do poder quase ilimitado que Deus lhes concedeu. E, no entanto, foi o fulgor da sua inteligência e o prodígio da sua técnica que conceberam e realizaram esta obra gigante.

A LOTARIA DE ONTEM

NÚMEROS PREMIADOS

42351 4 000 000\$00

525 300 000\$00

50169 100 000\$00

APROXIMAÇÕES AO 1.º PRÉMIO

42350 14 325\$00

42352 14 325\$00

PRÉMIOS DE 20 000\$00

8674 12491 15942 20040 52553 53001

PRÉMIOS DE 10 000\$00

2785 14667 17135 18030 26941 27046

42661 42722 45599 48115 49059 49299

PRÉMIOS DE 5 000\$00

1086 1152 1816 2659 3883 5990

10753 10917 15631 16703 17109 17269

19599 20906 22325 37136 41238 52321

53223 54244

PRÉMIOS DE 3 000\$00

56 307 4598 6284 7128 8425

11001 12328 12436 13211 13385 14208

14566 14957 15583 17000 20423 23416

23869 24323 26126 26541 30343 32555

33193 37760 39721 39977 40679 41369

44146 44951 45098 47637 47813 49039

49199 49769 49863 50143

PRÉMIOS DE 300\$00 (centena)

501 a 600; 42301 a 42400 e 50101 a 50200

PRÉMIOS AOS ALGARISMOS FINAIS

Foram premiados com 1500\$00, no bilhete, os números cujos três últimos algarismos sejam 303, 617 ou 675. Aqueles cujos dois últimos algarismos sejam 15, 32 ou 43, são premiados com 500\$00. Por último, todos os restantes números cujo último algarismo seja 1, são contemplados com 250\$00, também em cada bilhete, prémio correspondente à terminação.

Todavia, os nossos leitores devem consultar a lista oficial da Misericórdia.

tesca, perante a qual se abatem bandeiras e cessam automaticamente paixões.

☆

Desde que saímos do longo viaduto que atravessa as artérias rumbosas do vale de Alcantara sobre o próprio casario, deixando-nos entrever lá em baixo pequenos jardins românticos que rodeiam de frescura velhas casas solarengas, e entramos propriamente no tabuleiro que estreita as duas margens do rio num abraço de dois quilómetros e duzentos metros de extensão, invade-nos uma sensação de grandeza difícil de exprimir. A ponte adquire desde logo aos nossos olhos uma personalidade própria, que infunde respeito e provoca a mais profunda admiração. As suas dimensões, que, vistas de baixo, reduzem a poderosa estrutura metálica a uma escala de limitada perspectiva, crescem e adquirem uma ordem de grandeza com que não contávamos. É um deslumbramento! Avistamos ao longe alguns monumentos que, contemplados de perto, não deixam de fazer boa figura. Vistos da ponte, todos eles ficam reduzidos a uma insignificância confrangedora. A ponte fica a ser, incontestavelmente, o maior e o mais belo monumento da cidade. A Torre de Belém, quando reflecte a luz do Sol no ocaso, afigura-se-nos uma miniatura de cartão iluminada da Marcha da Madragoa. A igreja dos Jerónimos assemelha-se a uma construção armada por crianças com pedacinhos de madeira desmontáveis. O Palácio da Ajuda, o Observatório da Tapada, o Instituto Superior de Agronomia, o Liceu D. João de Castro, os grandes edifícios da margem Norte ficam reduzidos a uma escala ínfima. Lembra-nos a cidade-miniatura de Madurodam, que foi construída perto da Haia, sob a invocação de um herói de guerra holandês de ascendência portuguesa, para deleite de crianças e turistas, que são crianças grandes. É como se, por artes mágicas, nos tornássemos subitamente Gullivers contemplando uma cidade habitada por liliputianos. E, ao longe, no «sky line» parda-cento da urbe, de que a ponte passa a constituir a marca fundamental, adivinhámo-nos, como se fossem gafanhotos poisados numa seara de trigo, a cúpula lendária de Santa Engrácia, as torres elegantes de S. Vicente de Fora, a muralha medieval do Castelo de S. Jorge, o vulto indeciso da igreja da Graça, o edifício pretensioso das Corporações na Praça de Londres e pouco mais. O resto funde-se no tom geral da paisagem e perde-se na massa cinzenta do casario, que se espreguiça à beira do Tejo e trepa pelas sete colinas numa escalada vagarosa, tão lenta como a do Vietnam. Lá no alto, a coroar o panorama, alastra a mancha verde do Parque Florestal de Monsanto, oásis de frescura no perímetro incendiado da cidade, e na linha do horizonte alonga-se o dorso de camelo da Serra de Sintra, cujos contrafortes resvalam para o mar. O rio, visto da ponte, assume também a sua verdadeira grandeza. A perspectiva do estuário, que se espalha até às brumas longínquas da baía de Cascais, constitui um dos mais belos pontos de vista deste novo e esplendoroso miradouro de Lisboa.

☆

Na margem Sul, servida agora por uma rede densa de estradas,

sente-se o «fervor opus» da urbanização, que deixa adivinhar, para além da actividade febril dos estaleiros, a especulação desenfreada que está a verificar-se na Bolsa dos terrenos, neste novo Algarve às portas da capital. Uma cidade nova, uma cidade satélite, que dentro de poucos anos duplicará a população da Grande Lisboa, e onde se podem ensaiar todos os estilos e todas as audácias da arquitectura moderna, vai nascer dentro em pouco na outra margem do rio. Convém, no entanto, poupar as proximidades da ponte a afrontas urbanísticas que podiam comprometer a beleza do local e a dignidade da obra. Por enquanto, ainda se respira um certo bucolismo nos bosquesinhos de pinheiros, cedros e eucaliptos que descem para o rio e que o lápis al-facinha de Carlos Botelho fixou, com a frescura do seu talento, numa página que adiante se publica. Mas não tardará que a paisagem sacrifique à invasão insólita dos caixotes e das gaiolas da moderna arquitectura o encanto da sua simplicidade bucólica.

☆

Ao percorrer nos dois sentidos a ponte que hoje foi solenemente inaugurada e baptizada com o nome de Salazar, e que fica a constituir — é de toda a justiça reconhecê-lo — o marco grandioso de uma época e o símbolo de uma administração que, tendo arrancado sob o signo de dominantes preocupações financeiras, pôde assim empenhar-se numa empresa de tão vultoso investimento, não pode deixar de nos invadir, ao mesmo tempo que uma justificada sensação de orgulho, um sentimento cristão de humildade perante a grandiosidade da obra concluída, sentimento a que os homens, ainda os mais altamente colocados, não podem dignamente furtar-se.

Na hora festiva em que se celebra esta vitória retumbante da engenharia moderna, é de elementar justiça escrever uma palavra de louvor e de gratidão para os técnicos, nacionais e estrangeiros, que a puseram em pé e para os operários ainda os mais humildes que ajudaram a erguê-la com a força do seu braço ou o poder do seu engenho. Não devemos esquecer também aqueles, e foram, felizmente, em numero reduzidíssimo para as dimensões e para os perigos que o árduo trabalho oferecia, que perderam a vida durante a sua construção (quatro homens apenas, segundo informação oficial) e cujo sacrifício, servindo o progresso, não deixou de prestar um serviço inestimável ao País. Glória aos vivos que hoje se revêem na sua obra e paz na morte daqueles que, tendo contribuído de qualquer modo para a sua realização, não puderam vê-la concluída!

Passou para o 6.º ano o jovem internado no Hospital do Desterro

O jovem Francisco de Assis Macedo Brilhante, internado na Sala 1 (Serviço 1) do Hospital do Desterro com fractura da bacia, concluiu hoje as provas orais do exame do 5.º ano, a que foi submetido no próprio edifício hospitalar por especial autorização do ministro da Educação Nacional.

As provas desta manhã incidiram sobre o programa de Inglês e História do segundo ciclo. Ontem o jovem estudante fora interrogado a Português e Francês. Resultado final: doze valores.

Assim terminou, com pleno êxito, a odisséia escolar do Francisco Brilhante, atropelado há cerca de um mês na Rua Carlos Mardel por um autocarro.

No próximo ano lectivo frequentará, como é seu desejo, a alínea e) — de Ciências do terceiro ciclo, com vista ao curso universitário de Engenharia Química.

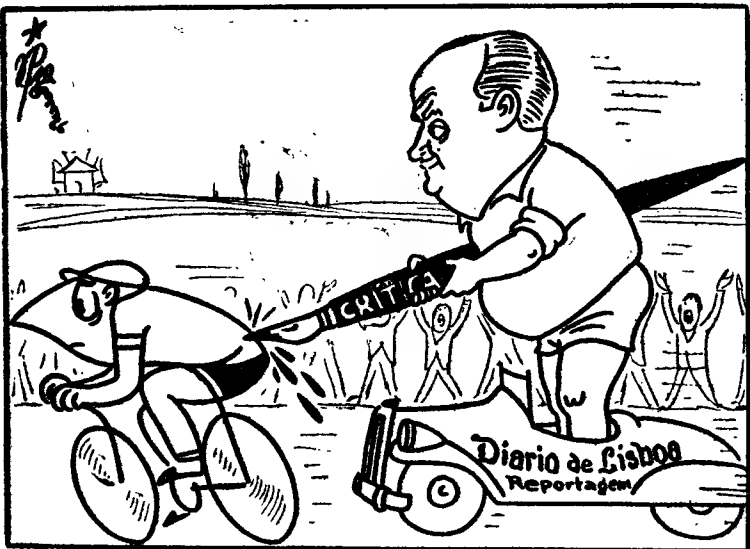
O PÃO QUENTE

VENDEU O 1.º PRÉMIO

42351 — 4.000 CONTOS

O PÃO QUENTE

N. B. — O bilhete foi recebido por troca do sr. Francisco da Silva (Gafanhão).



A Volta a Portugal em Bicicleta

A arrancada da «Volta» começa esta noite no Porto na pista do estádio das Antas

por **FERNANDO SOROMENHO**

(nosso enviado especial)

O Belenenses foi vencido pelo Recreativo de Huelva

HUELVA, 6 — (A. N. I.) — O Clube Recreativo de Huelva venceu «Os Belenenses», de Lisboa, por 2-0, no primeiro encontro do troféu «Colombo».

Durante o tempo regulamentar não se marcaram golos. No prolongamento, González marcou aos 2 minutos e aos 19.

Arbitrou o espanhol Sanchez Viu e as equipas alinharam:

RECREATIVO — Dominguez (Loper); Isabelo, Oliva, Calisto e

Poço; Mauro, Gonzalez e Sosa; Hachero, Sanpedro e Placido.

BELENENSES — Carlos Gomes; Rodrigues, Quaresma, Caneiro e Sá Pinto; Cardoso e Carlos Pedro; Alfredo, Lira (Ramos), Carlitos e Ramos (Esteves).

O defesa Caneiro ficou lesionado no princípio da segunda parte e passou a figurar na linha avançada, mas sem possibilidades de grande colaboração.

PORTO, 6 — Começa esta noite, na pista do estádio das Antas, com uma prova de 9 quilómetros, por equipas, a 29.ª Volta a Portugal em bicicleta, acontecimento retintamente popular, que irá prender as atenções gerais durante 16 dias.

A «Volta» já se torna indispensável no calendário desportivo nacional, não só pelos atractivos que oferece como pelos serviços que prodigamente presta ao desenvolvimento turístico do País. Trata-se, realmente, de uma prova que em larga escala contribui para tornar Portugal mais conhecido até dos próprios portugueses, ao mesmo tempo que em muitas terras, principalmente as escolhidas para final de tirada, espicaça o espirito de emulação no que se relaciona, claro, não só com os primores de recepção como também com as condições ligadas à responsabilidade do alojamento de tão extensa e complexa caravana.

Desta vez, há igualmente o aliciante da concorrência de uma equipa estrangeira — a belga da «Flan-

dria» — decerto constituída, como tradicionalmente tem sucedido, por excelentes roladores e temíveis «sprinters».

Ocorre perguntar se desta feita acontecerá que um ciclista estrangeiro vença a «Volta» portuguesa. Nunca tal se verificou, mas o certo é que poderá contar-se sempre perfeitamente com essa hipótese.

Como quer que seja, as atenções predominantes, em matéria de favoritos, continuam a ter por alvo corredores nacionais, como, por exemplo, o benfiquista Peixoto Alves, os sportinguistas João Roque e Leonel Miranda e os portuenses Joaquim Leão, Mário Silva e Manuel Jorge.

Também se prevê luta acesa entre as equipas, algumas notavelmente reforçadas. E a da Flandria poderá, neste particular, conseguir um êxito retumbante. Já não se finalizará, pois, apenas a um «duelo» Norte-Sul, ou, mais exactamente, à luta F. C. Porto - Benfica e Sporting.

Todas as surpresas serão de admitir. No entanto, numa corrida árdua e erçada de dificuldades, como costuma ser a da «Volta» lusitana, os concorrentes estão mais do que nunca na dependência do factor sorte e da versatilidade relativa aos altos e baixos da forma, a reflectirem predominantemente o apuro atlético. Será conveniente não esquecer, ainda, as faculdades essenciais características nos ciclistas, entre as quais se revestem quase sempre da maior importância as que se prendem com as acções em trajectos montanhosos e sob inclementes condições climáticas...

sete concorrentes devem alinhar esta noite à partida nas Antas. Do Porto — neutralização da prova até Vila do Conde, onde amanhã,



Peixoto Alves, do Benfica o vencedor da Volta de 1965

Ausências lamentáveis

Sentimentalmente, há a registar a ausência de quatro clubes nesta 29.ª «Volta»: Aguias de Alpiarça, Académico do Porto, Louletano e Ovarense. Em especial os três primeiros haviam conquistado já tradicional relevância nesta prova de tão fundas raízes populares. Lamente-se o facto, nesta hora de expectativa e de... saudosismo. Um triste facto resultante, obviamente, dos onerosos encargos ligados à manutenção das secções velocipedicas, os quais têm mesmo assustado os de maiores recursos, apenas continuando na brecha para gáudio de seus inúmeros adeptos e, como é natural, por uma respeitável questão de prestígio.

Relembre-se, a propósito, que esses encargos tendem a subir, de ano para ano, reflectindo, aliás, em toda a sua crueza, uma actividade de puro profissionalismo, que não se compadece, portanto, com os românticos propósitos da defesa de cores clubistas, os quais tanto enlevaram os entusiastas de gerações não muito distantes...

As primeiras pedaladas

Os passos iniciais da «Volta-66» estarão destinados, decerto, a uma limitação de expectativa. Sessenta e

às 16 e 30, se disputa a segunda tirada — outro circuito, este de 36 quilómetros.

São um mal necessário estes circuitos, pois a entidade organizadora continua a sobejar-lhe em vontade o que muito lhe mingua em recursos materiais. E sem estes não se passará facilmente de uma modestia inibidora de uma maior envergadura no que respeita à concorrência dos estrangeiros, cujos famosos ases jamais se sentirão divorciados da miragem de prémios e honorários substanciais...

A tirada de hoje



Domingo desportivo

ACTIVIDADES DA F. N. A. T. — Campeonatos de atletismo, do distrito de Lisboa, 2.ª categoria: 2.ª jornada, no parque de jogos de Alvalade, às 9 horas.

ATLETISMO — Campeonatos nacionais da 1.ª Divisão, 2.ª jornada, no Estádio Nacional, às 16 horas.

AUTOMOBILISMO — Gincana em Coruche.

HÓQUEI EM PATINS — Campeonato de Lisboa, de juniores — Série B: Parede-Pago de Arcos, às 22 e 15.

Torneio de principiantes — Série B: Parede-Pago de Arcos, às 21 e 30.

NATAÇÃO — Travessia da Ponte sobre o Tejo, às 18 horas.

REMO — Campeonatos nacionais (2.ª jornada), no Rio Novo do Prin-

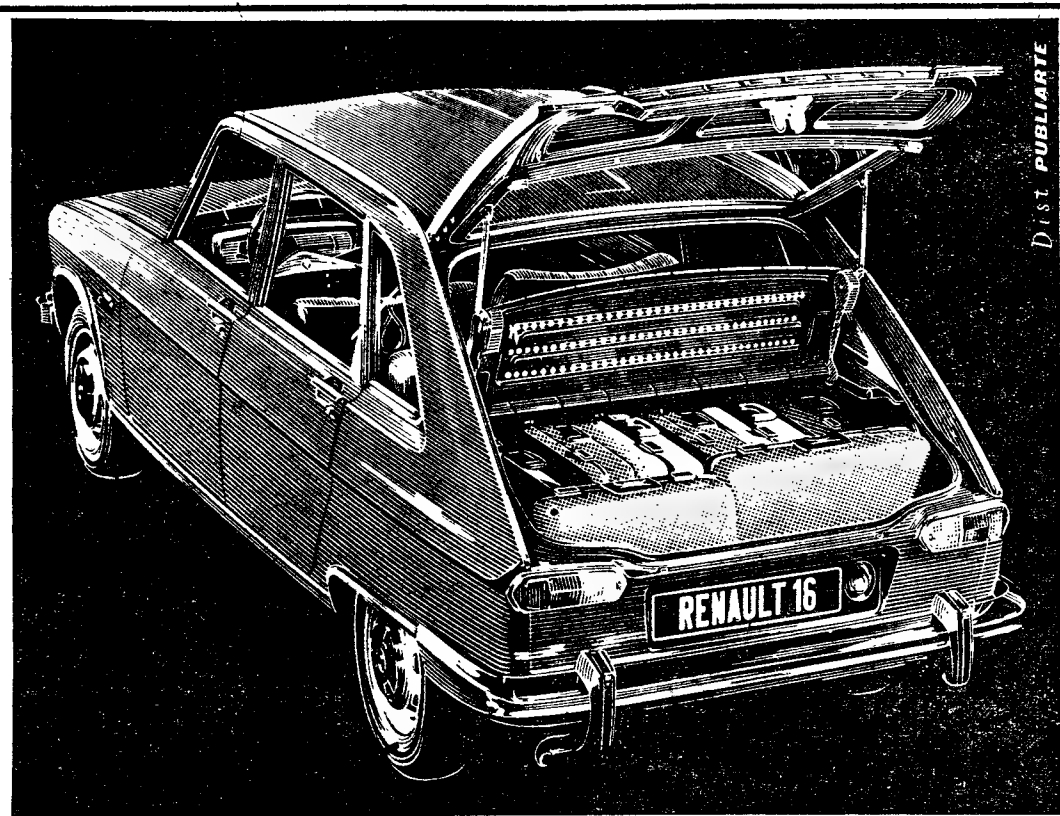
cipe, em Cacia (Aveiro), às 10 e às 16 horas.

TIRO AO VOO — Torneio do Sporting Clube da Póvoa — Taça «Fernando Gonçalves», às 14 h.

VOLEIBOL — Campeonato Nacional, última jornada: Leixões-Técnico, Lisboa Ginásio - U. Avintes, Benfica-C.D.U.P. e Espinho-F. C. Porto, nos recintos dos primeiros, às 16 horas.

— Campeonato Nacional da 1.ª Divisão, última jornada: Nun'Alvares-C.I.F., C. D. Fiães-C. N. Ginástica e Belenenses-Ginásio de Lamego.

Em TORTOSENDO o «DIÁRIO DE LISBOA» vende-se, no próprio dia da tiragem, na LIVRARIA CENTRAL DE TORTOSENDO, LDA. — Praça Almeida Garrett. Tel. 95412.



porta.bagagens extensível

V. pode arrumar 10 malas, se quiser! Claro que esta é a solução ideal: o porta-bagagens «cresce» na medida das suas necessidades. De 346 dm³ aumenta para 424 dm³ avançando 15 cm o banco de trás; É Fácil e Rápido! E se V. quiser ainda mais espaço para bagagens, o banco de trás levanta-se totalmente, aumentando então o volume do porta-bagagens para mais de 1250 dm³... Descubra V. mesmo as inteligentes soluções adoptadas no acabamento interior do R 16, a comodidade nos «fauteuils», o super conforto que se encontra em cada pormenor, o silêncio, a maravilhosa suspensão, e as

extraordinárias qualidades de estradista de grande classe, sem prejuízo de uma agradável e desembaraçada condução urbana. Veja-o hoje mesmo, e, sobretudo, experimente-o. O Agente Renault mais próximo está à sua disposição.

RENAULT 16

Montado em Portugal
"O CARRO DO ANO"

Ganhou o Oscar atribuído pelo Juri Internacional dos Jornalistas das Revistas Especializadas em Automóveis (Auto-Visie)

Dias 5-6-7:

Em exposição nos agentes da UTIC nas capitais de Distrito

Distribuidor Exclusivo: **UTIC** Av da Liberdade, 136 — Lisboa
Av dos Aliados, 195 — Porto

RINCHOA, 6 — A nova direcção da Liga dos Amigos da Rinchoa, recentemente eleita, apresentou à Câmara Municipal de Sintra o programa dos seus primeiros trabalhos.

Assim, depois de uma reunião da direcção, decidiu pedir em primeiro lugar a reparação da Rua da Fonte Velha, que, partindo do Museu Leal da Câmara, vai ligar a estação de caminho de ferro das Mercês.

ficará, assim, satisfeita uma aspiração veia e muito justa de quase todos os moradores da Rinchoa, por ser a estação que em grande parte serve esta localidade. Em segundo lugar, foi pedida a reparação da Avenida das Acácias, com o fim de des congestionar o trânsito, em especial por ocasião da Feira das Mercês.

Para melhor poder levar a bom termo estas «demarches» e auxiliar os encargos que tão benéficos serviços trazem à Câmara Municipal de Sintra, iniciou já um pedido de donativos, que, dada a forma simpática como foi recebido por parte de quase todos os moradores, espera ser um bom auxílio para a efectivação de tão desejados e úteis benefícios, pelo que espera também da respectiva Câmara a melhor boa vontade, como tudo parece indicar.

Aumenta o número de visitantes de Évora

ÉVORA, 6 — A cidade de Évora está despertando crescente interesse no campo turístico internacional.

No primeiro semestre de 1966 registou-se um aumento de visitantes estrangeiros da ordem dos 25,5 por cento, em relação a igual período de 1965.

Para este aumento de nível de interesse turístico internacional, dois factores terão influído grandemente: a intensificação da propaganda da monumentalidade da cidade e a melhoria verificada no seu apetrechamento hoteleiro.

Parque de Piscinas de Évora

ÉVORA, 6 — No decorrer do mês de Julho último, o Parque de Piscinas Municipais de Évora vendeu 27.214 bilhetes de ingresso e 10.618 bilhetes para banhistas.

Programa da Rádio

EMISSORA — 1.º programa — 451 m — 665 kc/s — As 18: Noticiário; 18 e 10: 10.º episódio do folhetim para os novos: «Colégio de Verão»; 18 e 30: Música de atenção; 19: Noticiário regional; 19 e 10: Atenção; Luanda; 19 e 15: Teatro das comédias: «A Cigarra entre as Formigas»; 9 e 45: Orquestras e conjuntos; 20: Tempo de jazz; 20 e 30: Diário sonoro — Boletim meteorológico; 21: Cantares e danças de Espanha; 21 e 20: 17.º episódio do folhetim «Exodus»; 21 e 40: 1.ª parte de um serão para trabalhadores, transmitido de A Voz do Operário; 22 e 30: Noticiário — Boletim meteorológico; 22 e 40: 2.ª parte do serão para trabalhadores; 23 e 30: Reportagem do Circuito das Aantais; 0: Noticiário; 1 e 50: Últimas notícias; 2: Fecho.

2.º programa — 397 m — 755 kc/s — As 18: Que quer ouvir?; 19: Programa de intermúsica; 20: Noticiário — Boletim meteorológico; 20 e 15: Música coral sinfónica; 21 e 9: Recital pelo duo: Renée Sinfónica da Costa-Maria Luísa Metelo; 2 e 14: «Dança Macabra»; 21 e 45: O gosto pela música; 22 e 15: Folclore do Mundo; 22 e 40: Tempo de poesia; 23: A Voz do Ocidente; 1 e 15: Fecho.



UMA MARCA SUIÇA
DE PRESTÍGIO MUNDIAL

VULCAIN

3.º programa — 94,3 m — Modulação de frequência 2 — As 23: Concerto sinfónico; 23 e 45: Canções de Schubert; 0: 2.ª parte do concerto sinfónico; 0 e 50: Últimas notícias; 1: Fecho.

RÁDIO CLUBE PORTUGUÊS — As 17: Noticiário; 17 e 3: Teatro trágico; 17 e 15: Terras do Alentejo; 17 e 30: Artista; 17 e 45: Era uma vez... — SEQUENCIA 18: 18: Histórias da tia Joaquina; 18 e 15: Clube das donas de casa; 19: Noticiário; 19 e 15: Robbaliac; 19 e 30: Rádio Jornal; 20: Noticiário; 20 e 15: Jornal dos espectáculos — QUADRANTE 2-9-0; 20 e 30: Onda desportiva; 21: Noticiário; 21 e 8: Um solista; 21 e 15: Rádio Motorismo; 21 e 30: O Olavo fala consigo; 21 e 45: Banda de som; 22: Noticiário; 22 e 2: Música para dançar; 22 e 30: Quando o telefone toca; 23: Noticiário; 23 e 5: Grande roda; 0 e 2: Meia-noite; 3 e 2: Sintonia-63; 6 e 2: Desculpe mas já são horas.

Modulação de frequência — 90,7 mcs/s — As 17: Noticiário; 17 e 50: O nosso programa; 19: Noticiário; 19 e 14: Em órbita; 20: Noticiário; 20 e 52: Boa noite em FM; 21: Noticiário; 22: Noticiário; 22 e 2: Programa à G6-G6; 23: Noticiário; 23 e 5 Grande roda; 0 e 2: A noite é Varig; 1 e 3: Fecho.

Emissor — 383,7 m — 782 kc/s — As 17: Noticiário; 17 e 2: Música para jovens; 17 e 15: Era uma vez...; 17 e 30: Banda de som; 17 e 46: A procura de um nome — PROGRAMA 8: 18 e 30: Discos em voga; 18 e 45: O fado na voz de...; 19: Noticiário; 19 e 2: Vedeletas do teclado; 19 e 15: Sô-Rá-dio; 19 e 30: Robbaliac; 19 e 45: Figuras e factos: «Uma Terra, Uma Tradição»; PROGRAMA PARA TODOS; 20: Noticiário; 20 e 3: Rádio Piacard; 20 e 17: O ritmo e a melodia; 20 e 30: Sucessos; 20 e 45: Música em alta fidelidade; 21: Noticiário; 21 e 8: Conjunto; 21 e 15: Encontro com o tango; 21 e 30: Os nossos artistas; 21 e 45: Ritos do momento; 22: Noticiário; 22 e 2: Variedades; 22 e 30: Desfile de orquestras; 22 e 45: Guitarras e fadistas; 23: Noticiário; 23 e 5: Clube da Juventude; 6 e 2: Meia-noite; 2: Fecho.

RÁDIO RENASCENÇA — 233,2 m — 1286 kc/s — As 18: As vozes de Caterina Valente e Frank Sinatra; 18 e 25: Boletim religioso; 18 e 30: Terço e bênção, da basílica dos Mártires; 19 e 5: Música seleccionada; 19 e 25: Boletim do S. C. R.; 19 e 30: Conjuntos vocais; 19 e 45: Solistas em voga; 20: Sinfonia da vinda; 20 e 15: Música para o seu jantar; 20 e 30: Noticiário; 20 e 55: Meditando; 21: Uma hora com música e canções para o seu fim de semana; 22: Quando o telefone toca; 22 e 30: Cartas a ninguém; 22 e 45: Notícia e ritmo; 23: A 23.ª hora; 2: Fecho.

Estação do Porto — 256 m — 1169 kc/s — As 18: Acordeonistas; 18 e 15: Noticiário regional e boletins de filmes e religioso; 18 e 30: Terço, da basílica dos Mártires, em Lisboa; 19 e 5: Música seleccionada; 19 e 25: Publicações recebidas e boletim de filmes; 19 e 30: Programa de Lisboa; 20: Música para o seu jantar; 20 e 30: Noticiário; 20 e 55: Meditando; 21: Mosaico; 21 e 30: Fados; 21 e 45: Temas de filmes; 22: A música é boa companhia; 22 e 30: Cartas a ninguém; 22 e 45: A esquina do tempo; 23: A 23.ª hora; 2: Fecho.

RÁDIO UNIVERSIDADE — As 17: Abertura; 17 e 5: Tempo de cinema; 17 e 20: Programa de um ouvinte; 17 e 45: Noticiário; 17 e 55: Fecho.

EMISSORES ASSOCIADOS — 188 m — 1594 kc/s (99,4 mcs/s) — Das 17 às 19 e 30: Rádio Voz de Lisboa; 19 e 30 às 22: Rádio Peninsular; 22 às 2: Rádio Voz de Lisboa.

Programa da TV

HOJE — 1.º Período — As 10 e 15: Abertura; 10 e 15: Telejornal — edição especial; 10 e 25: Eurovisão — Transmissão directa das cerimónias da inauguração da ponte sobre o Tejo; 13 e 30: Fecho. 2.º Período — As 19 e 30: Abertura; 19 e 32: Telejornal — edição da tarde; 19 e 45: Teledeporto; 20 e 15: Naquela tempo; 20 e 25: Cartaz TV; 20 e 45: Boletim Meteorológico; 21: Telejornal — edição da noite, incluindo registo das principais cerimónias da inauguração da ponte sobre o Tejo; 23 e 35: O Perigo Vem do Oeste — série filmada; 0 e 25: A XXIX Volta a Portugal em Bicicleta; 0 e 35: Telejornal — últimas notícias; 0 e 40: Fecho.

AMANHÃ — As 12 e 30, Abertura; 12 e 31: Missa de domingo; 13 e 01, Dia do Senhor; 13 e 30, Fecho. 2.º Período — As 18 e 30, Abertura; 18 e 31, Telejornal — edição da tarde; 18 e 45, Passatempo infantil; 19 e 30, Desenhos animados; 19 e 56, TV Rural; 20 e 20, Viagens sem passaporte; 21, Telejornal — edição da noite; 21 e 24, Boletim meteorológico; 21 e 30, Agenda da praça; 21 e 32, TV 7 — Revista da Semana; 22 e 1, Loretta Young Show; 22 e 30, Eurovisão — «Festival da Canção em Aranda do Douro»; 23 e 17, Volta a Portugal em bicicleta; 23 e 33, Domingo desportivo; 23 e 48, Telejornal — últimas notícias; 23 e 53, Meditação; e 23 e 59, Fecho.

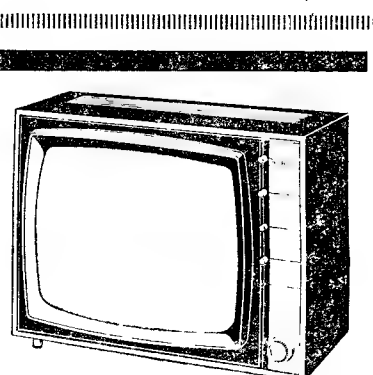
Serviços urgentes

Telefones
BOMBEIROS — Sapadores. 322222 * Voluntários. 538524
AGUA, GÁS E ELECTRICIDADE — Companhia das Águas. 361353 * Companhia Reunidas. 537021 * Gascidra. 538821 * Gascidra (dom. e feriados). 382069.
POLÍCIA E G.N.R. — Serviço de emergência. 115 * Segurança Pública. 366141 * Judiciária. 735380 * Marítima. 326456 * Internacional. 362721

* Viacão e Trânsito. 42205 * G.N.R. (área rural). 363651.
SAÚDE — Cruz Vermelha. 665342 * Enfermagem permanente. 766161 * Hospital de urgência. 43738 * Hospital de Santa Maria. 75171 * Hospital de S. José. 860131 * Sangue, oxigénio e soro. 771161 * Transfusões, soro e oxigénio. 538524.
TRANSPORTES — Aeroporto. 721101 * Caminhos de ferro (C. P.). 869029 * Caminhos de ferro (Estoril). 361121 * Estação Fluvial (T. Paço). 325345 * Estação Mar de Alcântara. 663195 * Estação Marítima da Rocha. 672445 * Estação Fluvial (Belém). 638531

Em Lisboa — Turno B

(Ver pelos botões das indicações e telefones entre parêntesis)
AJUDA — Lopes Ribeiro. R. do Cruzeiro. 111 (632888) * Boa Hora. R. dos Quarteis. 25-27 (637777).
ALCANTARA — Lisbonense. R. 1.ª de Maio. 15 (637020).
ALVALADE — Alvalade. Av. da Igreja. 8-B (112070) * Ideal. Avenida Almirante Gago Coutinho. lote 90 (712803).
AREIRO — Vera Cruz, Pr. Afrânio Peixoto. 2-B (6 Av. S. João de Deus) (724941) * Onilda. Av. João XXI. 13-A (726848) * Gasparinho. R. Dr. Gama Barros. 54 (710465).
ARROIOS — Oriental. R. Arroios. 215 (45019).
AVENIDAS NOVAS — Miranda. Campo Pequeno. 36-B-C. (770761) * Cosmos. Av. João Crisóstomo. 44-C (40552).
Segres. Av. Luís Blvar. 59-11 (47213) * Correia de Almeida. Av. Fontes Pereira de Melo. 21-B-C (41385).



**TELE-RECEPTORES
PHILIPS**
...
**MENORES PREÇOS
MAIORES FACILIDADES**

Dardo

AVENIDA DA LIBERDADE, 131
RUA DE S. BENTO, 53 A 57
AVENIDA ALMIRANTE REIS, 124-B

BARBEIRO
Precisa-se, ordenado 600\$00 mensal, com alimentação, e 10% sobre o trabalho.
Resposta para a Rua Sousa Martins, 14
LAGOA — ALGARVE



**Maria Manuela Nazareth
Costa**
30.º DIA

A Comunidade Paroquial de Santa Maria de Belém, participa que Deus chamou à sua presença a nossa irmã Maria Manuela, e que por sua alma será celebrada Missa do 30.º dia em 8 de Agosto de 1966, às 19 horas, na Igreja dos Jerónimos.

BAIRRO DOS ACTORES E ALAMEDA — Nobel. R. Actor Vitor. 53 (842152).
BAIRRO ALTO — Labor. R. Diário de Notícias. 81 (323428).
BAIRRO DAS COLÓNIAS — Colonial. R. Forno do Tiolo. 40 (841122).
BAIRRO DA ENCARNAÇÃO — R. 21/41 (389216).
BAIRRO DA MADRE DE DEUS — Romana. R. B. O. R. Marques de Olinda. 1-A (383800).
BAIXA — Morão. R. da Assunção. 11-19 (321289) * Estêvão. Pr. D. Pedro IV. 50-63 (327067).
BENFICA — Benfica. Est. de Benfica. 678-B (702532) * Sousa. Est. de Benfica. 429-431 (180027).
CAMPO DE OURIQUE — Portinho. R. Francisco Metrass. 59 (663349).
CAMPO GRANDE — Neoterapia. Campo Grande. 138 (774682).
CAMPOLIDE — Central de Campolide. R. General Taborda. 17 (680304) * Ivone. Ld. Rua Silva Carvalho. 232 (650750).
CARNIDE — Leal de Matos. R. Neves da Costa. 33-35 (78181).
CONDE DE REDONDO — Jaime José da Costa. R. Conde de Redondo. 72-72 (54342).

DE SANTA APOLÓNIA AO BEATO — Nova Luz. R. D. Domingos Jardo. 28-A (843439) * Martins. Ld. R. Fernão de Magalhães. 33 (849443).
ESTEFÂNIA — Universal. R. Actor Taborda. 5-7 (44158).
ESTRELA — Paiva & Parente. R. 33 Santo António. Estrela. 96-98 (665196) * Martins. Calçada da Estrela. 167 (660823).
GRACA — Arnall. R. das Escolas Gerais. 88-A (863940) * Morão. Largo da Graça. 63 (860700).
INTENDENTE — Intendente. L. Int. Pina Monique. 50 (47838).
LUMIAR — Alameda. Al. das Linhas de Torres. 201-B (790942) * S. Tomás. Estr. da Desvila. lote 12-C (790704).
MADRAGOA E SANTOS — Fonte da Calvalho. Rua de Santos-o-Velho. 12 (662075).

OLIVAIS — Marvila. R. Direito de Marvila. 25 (381512) * Antunes Rosas. R. C. 1. lote 199 — Olivaes Sur (38060).
PEDROÇOS — Oriental. R. D. Jerônimo Osório. 1 P. M. 3 (610256).
PESQUEIRA — Mariz. Calçada da Ribeira. 140-B-C (720703-728395).
RATO — Soares. Av. Alvares Cabral. 1 (684282).
REGO — Prates & Mota. Rua de Beneficência. 91 (773128).
S. PAULO — Central. R. de S. Paulo. 108 (309389).

Na Outra Banda

ALCOCHETE — Nunes — L. Coronel Ramos da Costa. 0 (Tel. 234 37).
ALHOS VEDROS — Gusmão — R. Candido dos Reis. 30 (Tel. 224020).
ALMADA — Galeno — R. Capitão Leitão. 85 (Tel. 2760565).
BAIXA DA BANHEIRA — Aliança — Est. Nacional. 74.
BARREIRO — Higiénica — R. D. Manuel L. 78 (Tel. 227321).
COVA DA PIEDADE — Atlantico — Quinta do Pombal. (Tel. 274365).
MOITA — Silva Rocha — P. da República. 16 (Tel. 239029).
MONTIJO — Montepio — R. Almirante Reis. 93 (Tel. 230035).
SESIMBRA — Leão — Av. Salazar (Tel. 229028).
SETUBAL — Oliveira — L. da Misericórdia (Tel. 22488).
SEIXAL — Godinho — L. da Igreja. 51 (Tel. 2218580).

Na Linha de Sintra

AMADORA — Melo — P. D. João 1-lote 146 — Bairro Janeiro (Tel. 93551); Central — Av. Cardoso Lopes. 25 (Tel. 932210); Igreja. P. da Igreja. lote 2 (Tel. 937740).
DAMAIA — Lemos — R. da Goa (Tel. 971121).
QUELUZ — André — Av. Elias Garcia. 151 (Tel. 950043); Queluz — Av. Miguel Bombarda. lote 4 (Tel. 95.844).
CACEM — Central — R. Elias Garcia. 55 (Tel. 2940034).
MEM MARTINS — Quimica — Est. Mem Martins. 285 (Tel. 2910012).
S. PEDRO DE SINTRA — Valentim (Tel. 980456).
SINTRA — Marrazes (vila) — Largo Rainha D. Amélia. 20 (Tel. 980032).
COLARES — Colares — Abreja (Tel. 229988).

Na Linha de Cascais

ALGES — Combatentes — Av. Comb. G. Guerra. 166 (Tel. 213953).
CAXIAS — Nova — Rua Bernardino Ribeiro. 1-A (Tel. 242339).
PAÇO DE ARCOS — Trindade Brás — Rua Costa Pinto. 186 (Tel. 2420034).
OERAS — Godinho — Rua Cândido dos Reis. 98 (Tel. 2430090).
PAREDE — Aisir — Avenida Gago Coutinho. Bairro das Caixas de Previdência (Tel. 2472948).
ESTORIL — Lopes — R. Hangar. 3 (Tel. 260008).
CASCAIS — Cordeiro — Avenida Combatentes da Grande Guerra. 40 (Tel. 280170); Nova — Estrada de Alvide. Fontainhas (Tel. 281044).

CENTRO DE ENFERMAGEM PERMANENTE

Injecções — Tratamentos — Velas — Soros — Oxigénio — Camas articuladas — Ambulância
Telef. PPC 76 61 61

MÉDICO PERMANENTE

CLÍNICA GERAL
CHAMADAS TELEFONICAS 76 61 46

O «DIÁRIO DE LISBOA» encontra-se á venda no SALÃO ROYAL, em CASTELO DE VIDE, no próprio dia.

CARTAZ DOS CINEMAS



As 2.15 e 6 da tarde e 9.30 da noite
7.ª MES
30.ª SEMANA
Um espectáculo maravilhoso em TODD-AO em 70 mm
MÚSICA NO CORAÇÃO
c/ Julie Andrews e Christopher Plummer



As 15.15, 18.15 e 21.30
(Adultos)
2.ª SEMANA
TESTEMUNHA DE ACUSAÇÃO
com Tyrone Power — Marlene Dietrich — Charles Laughton



As 15.15, 18.15 e 21.30
(Adultos)
A CIDADE APAVORADA
com Ivan Desay e Ellen Schwiers (AR CONDICIONADO)



Telef. 32 07 68
As 15.15, 18.30 e 21.30
(Adultos)
Uma série de crimes diferentes, mas todos com a mesma marca enigmática!
ASSINATURA DO CRIME
com Patrick Wymark e Alexander Knox



As 15.15, 18.15 e 21.30
Toda a alegria do mundo numa maravilha mágica de mulheres bonitas, champagne, beleza e encanto!
Telef. 55 51 31
(M. 17 anos)

CAN-CAN
com Frank Sinatra — Shirley Mac Laine — Maurice Chevalier



As 15.30, 18.30 e 21.30
(Adultos)
2.ª SEMANA
ROMA
Platéia 72 77 78
Balcão 72 91 92
e Peter O'Toole
no excepcional e emocionante filme de mestre Nicholas Ray

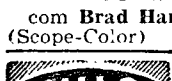
SOMBRAS BRANCAS
Tela de 70 mm — Precos normais
AR CONDICIONADO



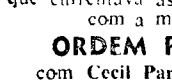
As 15.15, 18.15 (p. r.) e 21.30
(M. 12 anos)
BOGART, figura inesquecível na história do cinema em
RELIQUIA MACABRA
(The Maltese Falcon)



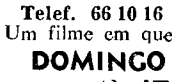
As 15.15, 18.15 e 21.30
Uma grandiosa epopeia heroica
Telef. 32 63 05
OS GRANDES AVENTUREIROS DO ARKANSAS
com Brad Harris e Horst Frank
(Scope-Color) (M. 12 anos)



As 15.30, 18.30 e 21.45 (Adultos)
Sean Connery na espantosa missão de um homem que enfrentava as mulheres e as armas com a mesma audácia!
Telef. 471 63
ORDEM PARA AMAR
com Cecil Parker e Hyde White
AR CONDICIONADO



As 15.30, 18.30 e 21.45
(Adultos)
Telef. 66 10 16
Um filme em que acontece a italiana!
DOMINGO DE VERÃO... (A ITALIANA)
c/ Anna Maria Ferrero e Ugo Tognazzi



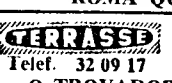
Telef. 61 03 75
As 21.30
(M. 12 anos)
LICENÇA PARA MATAR
com Tom Adams e Verónica Hurst



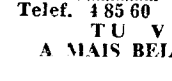
As 15.15 e 21 h.
(M. 12 anos)
O MAR DAS TORMENTAS
FRANCIS ENTRE AS MULHERES



Telef. 476 63
As 21.30
(M. 12 anos)
A TEIA DE ARANHA
ROMA QUE BELA É



As 15 e às 21
(M. 12 anos)
Telef. 32 09 17
O TROVADOR DO FAR-WEST
O PISTOLEIRO RELÂMPAGO



As 21 horas
(Adultos)
Telef. 4 85 60
TU VIVERÁS
A MAIS BELA DO MUNDO



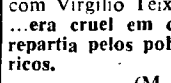
Telef. 55 51 34
As 15.15, 18.30 e 21.30
(M. 12 anos)
com Stanley Baker e Diane Cilento
PERIGO EM CADA SEGUNDO



As 15.30, 18.30 e 21.45 (Adultos)
12.ª SEMANA
O maior filme de sempre
AFRICA ADEUS



As 15.15, 18.15 e 21.30
Em 2.ª Semana
A vibrante história do mais famoso e temerário bandido português
Telef. 32 62 83
JOSÉ DO TELHADO
com Virgílio Teixeira e Adelina Campos
...era cruel em castigar a traição, mas repartia pelos pobres o que roubava aos ricos.
(M. 12 anos)

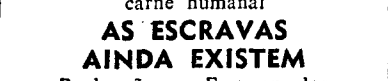


As 15.45, 18.15 (p. r.) e 21.45
(M. 12 anos)
«Ciclo de aventuras no Oeste»
WINCHESTER 73
com James Stewart e Shelley Winters



Telef. 75 00 95
As 15.30, 18.30 e 21.45 (Adultos)
15.ª SEMANA
do mais extraordinário e vibrante documentário sobre o ilegal mercado de carne humana!

AS ESCRAVAS AINDA EXISTEM
Realização em Eastmancolor
AR CONDICIONADO



OUTROS ESPECTÁCULOS

TEATROS
AVENIDA — As 22: «Um príncipe do meu bairro» (17 anos).
MONUMENTAL — As 22: «Verde Galo» (6 anos).
VARIEDADES — As 21 e 45: «A cidade não é para mim» (12 anos).
VASCO SANTANA — As 21 e 45: «Pobre Bitô» (17 anos).
VILLARET — As 21 e 45: «Quando é que tu casos com a minha mulher» (17 anos).
GIL VICENTE (Cascais) — As 22: «Mars» (12 anos).

CINEMAS
ARCO IRIS — As 21: «O gendarme desconhecido» (12 anos).
BÉLGICA — As 21: «Os cavaleiros teutónicos» (12 anos).
CAMPOLIDE — As 21: «O chicote diabólico» (12 anos).
CAPITÓLIO — As 21 e 15: «Punhos de ouro» (12 anos).
CINEARTE — As 21: «Via Macau» (12 anos).
IMPERIAL — As 21: «Uma mulher americana» (17 anos).
JARDIM — As 21: «O cerco dos sãxões» (12 anos).
MOSCAVIDE — As 21: «O destelhado saraceno» (12 anos).
OLIMPIA — As 19: «O tesouro do Lago da Prata» (12 anos).
ORIENTE — As 21: «Zorikan, o destruidor» (12 anos).
ROYAL — As 21: «Duelo no Rio Bravo» (12 anos).
SALÃO LISBOA — As 19: «O gendarme desconhecido» (12 anos).
CASTANHEIRA — As 21 e 30: «Sansão, o terrível» (12 anos).

● **No Linha de Cascais**
PAÇO DE ARCOS — CINE-TEATRO — As 21 e 15: «Os 2 gladiadores» e «A vingança de Dubrowky» (12 anos).
CEIRAS — OIRAS-CINE — As 21: «Wimeto» (17 anos).
CARCAVELOS — VITÓRIA-CINE — As 21: «Festival Tom & Jerry» (6 anos).
PAREDE — ROYAL-CINE — As 21: «Escravos do Império» (17 anos).
ESTORIL — CINE-ESPLANADA — As 21 e 30: «Judith» (12 anos).
CASCAIS — S. JOSÉ — As 21 e 30: «Os sedutores» (17 anos); ACADÉMICO — As 21: «Luz de Inverno» e «Eddie agente secreto» (17 anos).

● **No Linha de Sintra**
VENDA NOVA — CINE-PORTUGAL — As 21 e 15: «O grande massacre» (12 anos).
AMADORA — RECREIOS DESPORTIVOS — As 21 e 15: «Quando os abutres voam» (17 anos).
QUELUZ — QUELUZ-CINE — As 21 e 15: «Esporas negras» e «A história daquela noite» (17 anos).
MBM MARTINS — CINE-CHABY — As 21 e 30: «Um tiro às escuros» (17 anos).
ERICEIRA — CASINO — As 21: «Modelos de Paris» e «O mistério do navio abandonado» (17 anos).

DINHEIRO sobre automóveis EMPRESTA-SE
Av. Almirante Reis, 186, r/c.
Dt. Telef. 46710.

A FEIRA POPULAR de LISBOA

A FAVOR DA COLÓNIA BALNEAR INFANTIL DE «O SÉCULO»

UM PARQUE DE DIVERSÕES QUE É O ORGULHO DA CAPITAL

CONVIDA TODOS OS PRESENTES EM LISBOA A COMEMORAR COM A MAIOR ALEGRIA A INAUGURAÇÃO DA MONUMENTAL PONTE SOBRE O TEJO

JANTANDO — BRINCANDO — E DISTRAINDO-SE NO APRAZÍVEL RECINTO DE ENTRECAMPOS

HOJE — HOJE — HOJE

INÍCIO DO INTERESSANTE PASSATEMPO

A VOLTA VISTA DA FEIRA

AO QUAL FICAM HABILITADOS TODOS OS VISITANTES QUE UTILIZAREM O VOTO-PALPITE QUE LHES É ENTREGUE COM O BILHETE DE ENTRADA

PRÉMIOS PARA A ETAPA CIRCUITO DE VILA DO CONDE UM APARELHO DE RÁDIO • UMA MÁQUINA FOTOGRÁFICA

A SORTEAR POR TODOS OS QUE ACERTAREM NO CLUBE DO VENCEDOR DA ETAPA E NO CLUBE DO CICLISTA QUE CORTAR A META EM ÚLTIMO LUGAR

Passatempo organizado pelo «O SÉCULO» com o patrocínio da Firma EXCLUSIVOS ELECTRICOS, LDA

ABERTURA AS 19 HORAS



FIGUEIRA DA FOZ

AMANHÃ, DIA 7

às 17.30 horas

3 Toiros do Dr. MANUEL VINHAS e IRMÃO

5 Toiros de ASSIS PALHAS

CAVALEIROS

JOSÉ MESTRE BAPTISTA

E

LUIS MIGUEL DA VEIGA

ESPADAS

JOSÉ JÚLIO

E

AMADEU DOS ANJOS

FORCADOS AMADORES

DE MONTE-MOR-O-NOVO

Capitaneados por JOAQUIM JOSÉ CAPOULAS

Venda de bilhetes nos locais do costume

(Maiores de 6 anos)



N A Z A R É

AMANHÃ, DIA 7

às 17.30 horas

IMPONENTE CORRIDA PARA INAUGURAÇÃO DA TEMPORADA

4 Toiros de NORBERTO PEDROSO

4 Toiros de MANUEL JOÃO COIMBRA BARBOSA

CAVALEIROS

PEDRO LOUCEIRO

E

ALFREDO CONDE

ESPADAS

FERNANDO DOS SANTOS

E

JOSÉ FALCÃO

FORCADOS AMADORES

DO RIBATEJO

Capitaneados por AMÉRICO CHINTA DE MIRA

Venda de bilhetes nos locais do costume

(Maiores de 6 anos)

bom apetite



Est. da Torre - Lumiar - Tel. 790168

ESPECIALIDADES DIÁRIAS

AOS SÁBADOS E DOMINGOS

ORQUESTRA DE DANÇA

DE AGOSTINHO CAYNETA

(Maiores de 15 anos)



(Premiado nos concursos do S. N. I.)

AMANHÃ

FILETES DE PESCADA RECHEADOS

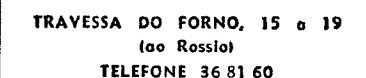
C/ GAMBAS

CABRITO ASSADO NO FORNO

A PADEIRO

Diariamente especialidades da casa

AV. DE ROMA, 7-A — Telef. 763522

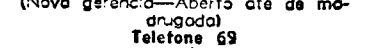


COZINHA A PORTUGUESA

TRAVESSA DO FORNO, 15 e 19

(ao Rossio)

TELEFONE 36 81 60



«CLUBE»

ARRUDA DOS VINHOS

(Nova gerência—Aberto até de madrugada)

Telefone 69

COM SERVIÇO À LISTA

Frango na púcaro — Ensopado de engulas



R. Filipe da Mata, 10-A

Telef. 778817 - 767775

Bife Universitário 10\$00

Frango à Santa Maria 12\$00

UVA ÓPERA 7\$50

Salsichas, ovo, batata, pão e vinho

UM SORRISO 7\$50

Bife, ovo, batata, molho especial, pão e vinho

UM BALLET 7\$50

Bife, ovo, batata, molho especial, pão e vinho

UM ACADÉMICO 12\$00

Bife, ovo, batata, molho especial, pão e vinho

UM CONCERTO 16\$00

Salsicha, carne, ovo, batata, pão, cerveja e café

UM TWIST 14\$00

Frango, molho de caril, arroz, pão e vinho

UM SLOW 10\$00

Pescada, batata, molho mayonnaise, pão e vinho

UM ROCK 12\$50

Vitela, molho à São Carlos, batata, pão e vinho

UM TANGO 8\$50

Peixe, molho, manteiga, batata, pão e vinho

GRANDE VARIEDADE EM REFEIÇÕES LIGEIRAS

ESTALAGEM SANTA CRUZ

Telef. 8, 17 — PRAIA DE SANTA CRUZ

ABERTO TODO O ANO

CAFÉ — RESTAURANTE — QUARTOS

(com casa de banho privativa)

A 14 KMS. DE TORRES VEDRAS

ESMERADO SERVIÇO DE MESA

PRATOS REGIONAIS



Trav. St. Antão, 21

(Restauradores)

LISBOA

Aberto até às 3 horas

RECOMENDADO POR AMERICAN EXPRESS



RESTAURANTE

FELHEIRAS DE CIMA, 144

(Ao Campo Grande)—Telef. 790211

Aos Sábados e Domingos

JANTARES DANÇANTES

com o conjunto privativo

AMBIENTE FAMILIAR

(Maiores de 15 anos)



COME-SE BEM

ARCADAS DO PARQUE

ESTORIL — Telef. 260664



Telef. 8, 17 — PRAIA DE SANTA CRUZ

ABERTO TODO O ANO

CAFÉ — RESTAURANTE — QUARTOS

(com casa de banho privativa)

A 14 KMS. DE TORRES VEDRAS

ESMERADO SERVIÇO DE MESA

PRATOS REGIONAIS

EM REDOR DO CRISTO-REI CONCENTRARAM-SE POPULARES QUE DALI ASSISTIRAM À INAUGURAÇÃO DA PONTE

Se tivéssemos de determinar a situação do fulcro do movimento de veículos e pessoas, originado pela cerimónia desta manhã, ele seria encontrado na própria ponte e seus acessos a partir de Lisboa.

Com efeito, foi deste lado da margem que desde muito cedo, e até às 10 horas, se verificou o grande desfile de veículos ligeiros e pesados.

Quem, antes das nove horas, e até ao começo da cerimónia percorresse os acessos da margem sul verificaria um movimento praticamente nulo.

Em Cacilhas o movimento dos «ferry-boats» foi muito reduzido, apenas se verificando, na Cova da Piedade e Almada, um desusado movimento de gente pelas ruas, justificado em parte pelo facto dos serviços públicos e outras empresas terem dispensado o seu pessoal. O ambiente ali era, por isso, um pouco mais eufórico que aos domingos, com gente estacionada nos passeios e donas de casa na faina matinal das compras.

Muitas outras pessoas, algumas centenas, das que moram nas localidades da outra margem, acorreram à zona do monumento a Cristo-Rei, onde tinham sido feitas terraplanagens de forma a tornar praticável uma vasta zona que, embora ficando um pouco mais distante que outras, permitia uma visão directa sobre o local onde decorreu a cerimónia. Muitas dezenas de pessoas concentraram-se também no topo do citado monumento, de onde a visão de conjunto era de facto magnífica. Nos outros locais do morro mais chegados à estrada, não foi permitida a presença de público, vendendo-se ali soldados da G.N.R. a cavalo.

Também no centro de coordenação sul, situado na Praça Almirante Américo Thomaz, na Cova da

Piedade, onde passarão a estar centralizados os veículos pesados que fazem serviço na ponte, juntaram-se, esta manhã, cerca de uma centena de autocarros de dois pisos, nos quais se transportaram para o local da cerimónia muitos convidados, elementos da M. P. e M. P. F., etc.

Quando acabou a sessão inaugu-

CIVIS E MILITARES TIVERAM DE SER TRATADOS NO POSTO DE SOCORROS

O sol inclemente, que toda a manhã dardou sobre a Praça da Portagem, provocou alguns casos de lipotímia (ligeira perda de sentidos).

Até ao meio-dia doze pessoas tinham sido assistidas no posto de socorros do destacamento-auto da Cruz Vermelha Portuguesa, instalado na parte sul da praça, junto ao edifício da portagem.

Também foram ali tratados, de ferimentos leves, algumas das pessoas que estavam no local em serviço ou para assistir ao acto inaugural.

O primeiro sinistrado a receber tratamento foi o ajudante de motorista, sr. Luís Carlos, de 58 anos, residente em Lisboa, que apresentava fractura contusa no indicador esquerdo.

O primeiro caso de lipotímia foi o de um polícia com princípio de insolação.

Pelo mesmo motivo foram ali socorridos cadetes da Academia Militar e da Escola Naval, assim como uma jovem de 14 anos.

O pessoal da Cruz Vermelha era em numero de 56, entre médicos, enfermeiros e maqueiros, comandados pelo tenente dr. José Almeida Nifo.

A visita do Chefe do Estado à cidade de Setúbal

Amanhã, depois da visita ao concelho de Almada, onde assistirá, aos festejos comemorativos da inauguração da ponte sobre o Tejo, o Chefe do Estado segue para a cidade de Setúbal, almoçando na Estalagem de S. Filipe.

A tarde, o sr. Presidente da República presidirá, nos Paços do Concelho, a uma sessão solene, na qual usará da palavra o presidente da Câmara Municipal de Setúbal; o sr. Manuel Martins do Nascimento Entrudo Lino, em representação das classes trabalhadoras do distrito; o sr. João Branco Nuncio, em nome das actividades económicas; e o deputado e juiz conselheiro sr. dr. José Guilherme de Melo e Castro.

Pelas 17 horas, o Chefe do Estado procederá à inauguração do novo cais acostável do porto, depois do que, a bordo de uma vedeta, passará revista às frotas de pesca e de recreio de Setúbal, Sesimbra e Sines, concentradas no rio Sado.

Pelas 18 e 30, o sr. almirante Américo Thomaz assistirá à tourada de gala, na Praça de Touros «Carlos Relvas».

Na Estalagem do Castelo de S. Filipe haverá, pelas 21 e 30, o jantar e recepção em honra do Chefe do Estado.

Na cidade em festa haverá arraiais populares e, pelas 23 e 30, queimar-se-á vistoso fogo de artifício.

ra, aqueles veículos, que voltaram ao local para receber os passageiros saídos de Lisboa, formaram uma longa bicha, que se incorporou no cortejo presidencial, que passou a ponte em direcção à cidade.

Nas estradas de acesso a Setúbal, a Sesimbra e à Costa da Caparica o movimento foi normal, ou podemos mesmo dizer, reduzido. Na verdade, em quase todas as estradas dos acessos sul apenas se viam guardas da P. V. T., soldados da G. N. R., gente a pé e, até, cães e crianças a brincarem despreocupadamente no meio das rodovias. Tudo indica, pois, como foi possível determinar cerca do meio-dia, que o «alfacinha» que tradicionalmente ao sábado, de manhã, deixa a cidade, se retraiu um pouco, de forma a não sentir os efeitos da inauguração, e poder, à tarde, aproveitar a ponte para a atravessar.

TELEGRAMA DO GENERAL FRANCO AO CHEFE DO ESTADO

O Chefe do Estado de Espanha enviou ao sr. Presidente da República o seguinte telegrama:

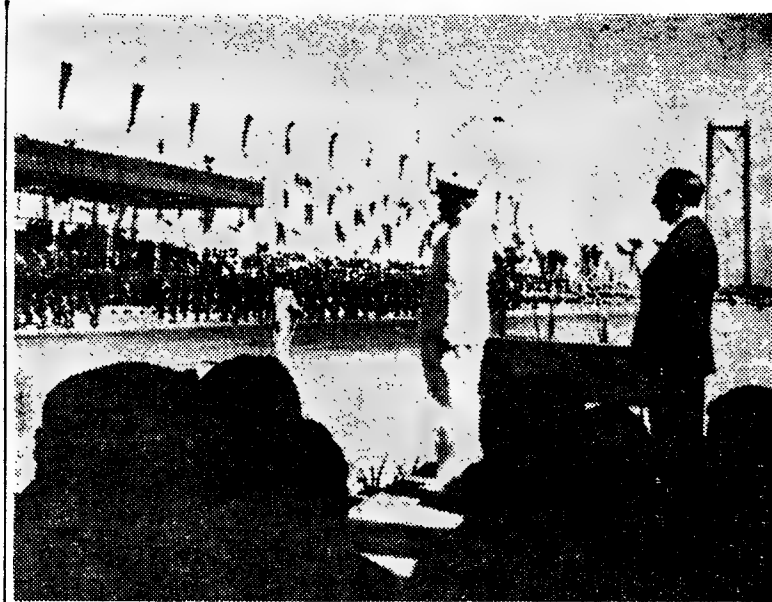
«Ao inaugurar-se grandiosa obra da ponte sobre Tejo, envio a V. Ex.ª as minhas mais entusiásticas felicitações — a) Generalissimo Franco».

Um ministro russo vai ao Brasil

MOSCOVO, 6 — (R.) — O ministro soviético do Comércio Exterior, Nikolai Patolichev, parte hoje desta capital para o Rio de Janeiro, a fim de assinar um protocolo comercial sobre o fornecimento de petróleo e de equipamento russo para minas, ao Brasil.

Fontes bem informadas revelaram que o protocolo não estava incluído no actual acordo de comércio entre os dois países.

Patolichev chegará ao Rio de Janeiro amanhã e permanecerá no Brasil até 17 do corrente.



O Presidente da República, acompanhado pelo ministro da Defesa Nacional, assiste ao desfile da guarda de honra

A ponte abriu ao tráfego a partir das 15 horas

(Continuação da 11.ª página)

convidados, utilizando todas as faixas no sentido Almada-Lisboa.

As 15 horas, como fora anunciado, a ponte abriu ao público, já nos dois sentidos, observando-se uma enorme afluência de curiosos, que se deve manter ainda amanhã, tanto mais que, até às zero horas de segunda-feira não haverá pagamento de portagem.

Os festejos em Almada

Para assinalar a abertura da ponte sobre o Tejo, a Câmara Municipal de Almada promove uma série de festejos, alguns dos quais terão a presença do Chefe do Estado, e que se prolongarão por uma semana.

Hoje, além da representação de todas as forças vivas do concelho, no acto inaugural da ponte, o programa compreendeu a abertura da feira franca. A noite haverá um concerto público pela banda da Academia de Instrução e Recreio Familiar Almadense. O Município colabora na sessão de fogo de artifício que será queimado entre as duas margens do rio.

Amanhã, às 10 horas, haverá missa campal, à qual assistirão o sr. Presidente da República, ministros de várias pastas, altas patentes militares e demais autoridades civis, militares e eclesiásticas. As 11, o Chefe do Estado e sua comitiva

percorrem, em automóvel aberto, as principais artérias da vila e da freguesia da Cova da Piedade, nas quais serão saudados pela população e por todas as colectividades recreativas, humanitárias, desportivas e culturais do concelho. O percurso é o seguinte: Avenidas de Cristo-Rei e D. Nuno Álvares Pereira, Praça da Renovação, Avenida D. Afonso Henriques, Praça Gil Vicente, Avenidas Frederico Ulrich, Marginal e António José Gomes, Largo 5 de Outubro, Estrada Nacional n.º 10, Laranjeiro, Feijó e Corroios. As 22 horas efectua-se um concerto pela banda da Sociedade Filarmónica Incrível Almadense.

Julgamentos em Madrid

MADRID, 6 — (F. P.) — No tribunal da ordem publica desta cidade, começaram ontem diversos julgamentos por actividades contra o regime.

Quatro operários da A. S. O. (Aliança Sindical Operária) ou da sua filial nas Vascoagadas, a Aliança de Euzkadi, compareceram por haverem distribuído nas aldeias mineiras de Leon ou perto de Bilbao, impressos convidando para uma concentração, em 1 de Maio. O ministério publico requereu para cada um dos arguidos penas de 27 meses a três anos de cadeia, enquanto que os patronos pediam a absolvição dos seus clientes.

A acusação requereu seis meses de cadeia para José Martinez Pena, preso em Alicante quando, na via publica, gritava estíbilhos a favor da Republica.

Observadores estrangeiros assistem a estes julgamentos, nomeadamente Philip Noel-Baker, deputado trabalhista britânico, e Marc de Kock, advogado belga.

Gravemente ferido com um tiro de pistola

EVORA, 6 — Quando se encontrava na Quinta das Fontanas, disparou-se-lhe a pistola e ficou ferido, atravessando-lhe a bala a cabeça, o sr. Domingos Pavão, de 57 anos, natural de Redondo, casado, conhecido negociante de gados, residente na Rua do Raimundo, 25, nesta cidade. Recolheu ao Hospital da Misericórdia, em estado grave.

**EXTERNATO
DE
ALVALADE**
SEXO MASCULINO
PRIMÁRIO LICEAL
ENTRE CAMPOS
R. ISIDORO VIANA, 12
TEL. 771965
DIURNO — NOCTURNO

M/6 anos

AMANHÃ, ÀS 17.30 HORAS

Grandiosa Corrida de Toiros

CAVALEIROS
MANUEL CONDE
JOAQUIM CORREIA
e o amador **FREDERICO CUNHA**

ESPADAS
JUAN «FACULTADES» • JOSÉ SIMÕES

FORCADOS
AMADORES DE LISBOA
capitançados por
Nuno Salvação Barreto

8 TOIROS
da ganadaria de **Tomás da Costa**

BILHETES À VENDA Em LISBOA na Agência ABEP (Restauradores) e em CASCAIS, na Rua do Regimento 49, n.º 18 (tel. 28-10-07) e na Agência ABC (Café Brisa) e na Praça, no dia do espectáculo

**BOSCH
PONTO AZUL**

FRIGORÍFICOS
TELEVISORES
DE FAMA MUNDIAL
INDISCUTÍVEL

A PRONTO OU COM FACILIDADES
E SEMPRE MAIS ECONÓMICO NA

Bardo

AV. DA LIBERDADE, 131
RUA DE S. BENTO, 53/57
AV. ALMIRANTE REIS, 124 B.

GRANDES EMPRESAS
- METRÓPOLE OU ULTRAMAR

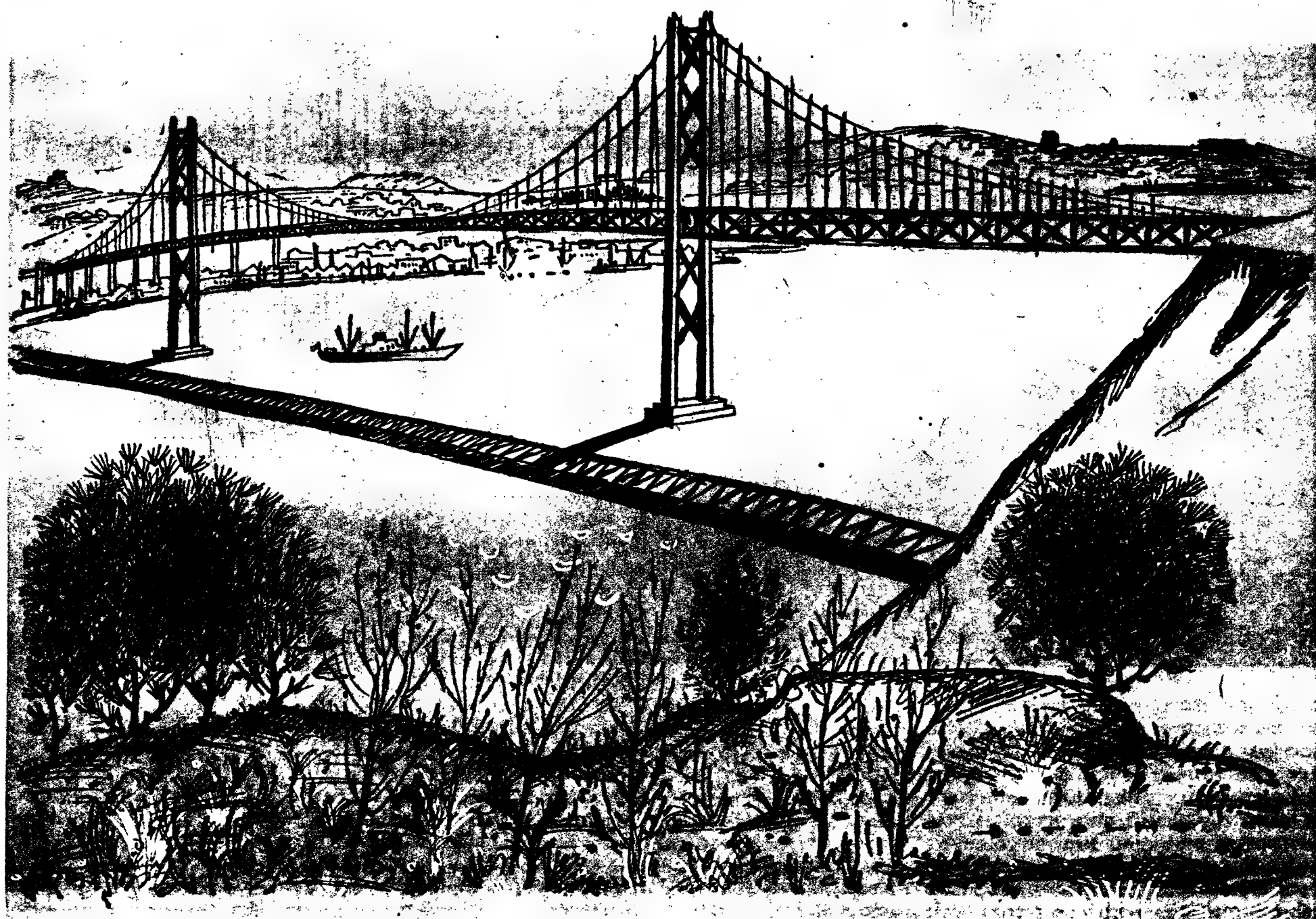
Oferece-se licenciado muita prática chefia e organização e dominando espanhol, francês, alemão e inglês.
Resposta a este jornal ao N.º 196.

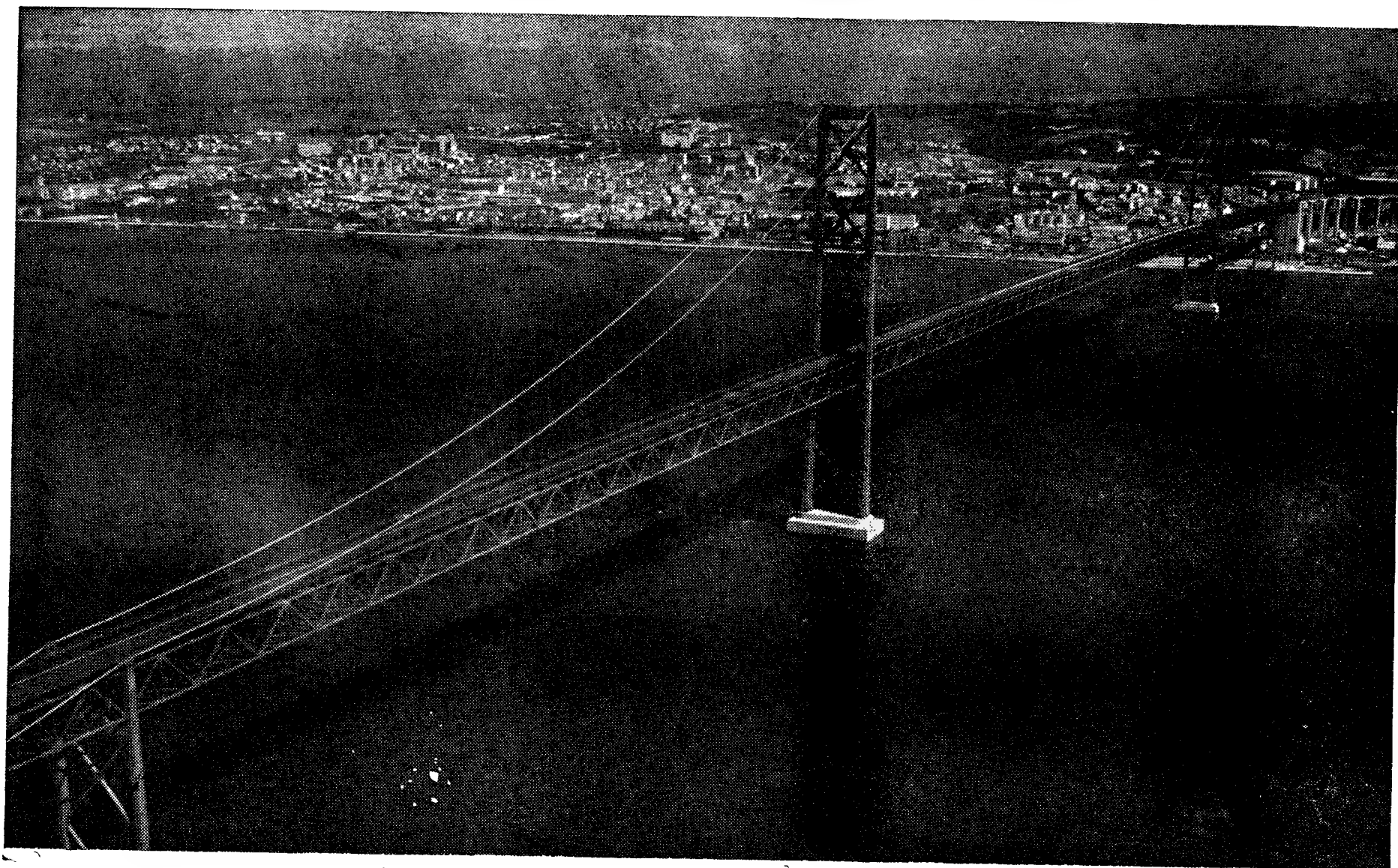
CURSO DOS LICEUS
EXTERNATO FEMININO — DIURNO — NOCTURNO
LARGO CONDE POMBEIRO, 12 — TELEF. 57048
(entre os Anjos e o Campo Santana)

Diário de 1966

MAGAZINE

Sábado • N.º 422 • 6 de Agosto de 1966





SETÚBAL ESTÁ HOJE A 40 MINUTOS DE AUTOMÓVEL DE LISBOA

A ponte sobre o rio Tejo tornou-se o ponto vital das comunicações entre o norte e o sul de Portugal. Apenas 40 minutos de automóvel separam hoje o centro de Lisboa e Setúbal.

A nova ponte constitui um tributo a todos os responsáveis, ao longo dos anos, pelo seu planeamento e desenvolvimento. Incluímos nestes o Gabinete da Ponte Sobre o Tejo, que teve a responsabilidade do planeamento, financiamento, construção e funcionamento da ponte, bem como os trabalhadores que, pela sua capacidade de trabalho especializado, tornaram realidade o sonho da travessia do Tejo.

Como primeira empresa na construção da maior ponte suspensa da Europa, orgulhamo-nos não só da nossa participação, mas também da de todos os nossos associados:

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS — SOREFAME
MORRISON KNUDSEN, OF PORTUGAL, LTD.
STEINMAN, BOYNTON, GRONQUIST & LONDON,
CONSULTING ENGINEERS.
TUDOR ENGINEERING COMPANY.

NOTAS DE INTERESSE

PONTE SUSPENSA

Comprimento do vão principal . . .	1012,88 m
Distância de amarração a amarração . . .	2277,64 m
Altura do vão acima do nível da água . . .	70,00 m
Altura das torres principais acima do nível da água	190,47 m
Diâmetro de cada cabo principal . . .	58,60 cm
Número de fios de aço de cada cabo . . .	11 248
Diâmetro de cada fio de aço	4,877 mm
Comprimento total do fio de aço dos cabos	54,196 km
Profundidade do pilar principal sul abaixo do nível da água, cerca de . . .	79,30 m
Profundidade do pilar principal na água, abaixo do nível da água, cerca de . . .	35 m

VIADUTO DE BETÃO PRÉ-ESFORÇADO DO ACESSO NORTE

Comprimento total	945,11 m
Número de vãos	14
Vão maior	76 m

RODOVIAS DO ACESSO NORTE E SUL

Comprimento total	30 km
Número de estruturas de betão armado pré-esforçado	32 km

QUANTIDADES APROXIMADAS

Aço necessário para a construção . . .	72 600 t
Betão necessário para a construção . .	263 000 m ³

INÍCIO DO PRAZO DA OBRA—5 DE NOVEMB. DE 1962

INAUGURAÇÃO DA PONTE—6 DE AGOSTO DE 1966



United States Steel International (New York), Inc.

London: Glen House, Stag Place, London S.W. 1, England

New York: 100 Church St., New York, N.Y. U.S.A. 10008

As maiores pontes suspensas do Mundo

LISBOA

- 1.^a da Europa e maior do Mundo fora dos Estados Unidos
- 2.^a na extensão do tabuleiro entre ancoragens
- 5.^a na amplitude de vão central

A ponte sobre o Tejo tem um comprimento total, entre os maciços de ancoragem dos cabos, de 2277,64 metros. Assim, neste pormenor, ocupa o 2.^o lugar entre as maiores pontes suspensas de todo o Mundo, a seguir à ponte Mackinac, no Michigan, Estados Unidos. Ainda quanto à dimensão entre os pontos de ancoragem, seguem-se-lhe, por ordem de grandeza mundial, as seguintes pontes: Verrazano-Narrows (Nova York), Golden Gate (San Francisco), Forth Road (Escócia), Severn (Bristol — Inglaterra) e George Washington (Nova York).

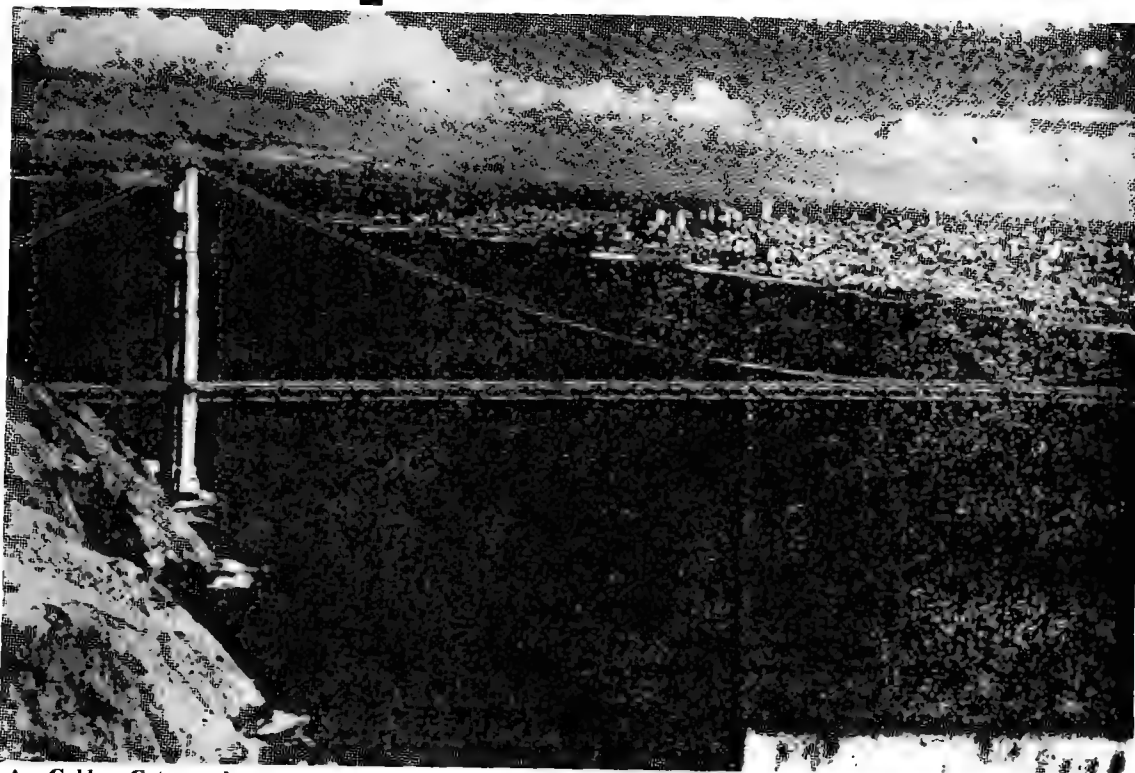
Se contarmos como termo de comparação o vão central, a ponte

sobre o Tejo é a quinta de todo o mundo, com 1012,88 metros, a seguir às pontes Verrazano-Narrows, Golden Gate, Mackinac e George Washington. Em 6.^o e 7.^o lugares estão as pontes Forth Road e Severn.

Relativamente à ponte sobre o Tejo, verifica-se que os vãos laterais são também excepcionais, com cerca de 500 metros de comprimento cada um.

Em qualquer dos casos, fica sendo a maior ponte suspensa da Europa, isto é, a maior do Mundo fora dos Estados Unidos da América do Norte.

Assim, por ordem de grandeza em relação às distâncias entre an-



A «Golden Gate», sobre o canal que liga a baía de San Francisco ao mar

coragens, as sete maiores pontes suspensas do Mundo são:

- 1 — Ponte Mackinac, no Michigan (E. U. A.), com 2543,25 metros.
- 2 — Ponte sobre o Tejo, em Lisboa (P.), com 2280 metros.
- 3 — Ponte Verrazano-Narrows, em Nova York (E. U. A.), com 2039,11 metros.
- 4 — Ponte Golden Gate, em San Francisco (E. U. A.), com 1905,95 metros.
- 5 — Ponte do Forth Road, na Escócia, com 1822,70 metros.
- 6 — Ponte do Severn, perto de Bristol (I.), com 1597,15 metros.
- 7 — Ponte George Washington, em Nova York (E. U. A.), com 1402,08 metros.

Por ordem de grandeza em relação ao vão central:

- 1 — Ponte Verrazano-Narrows,

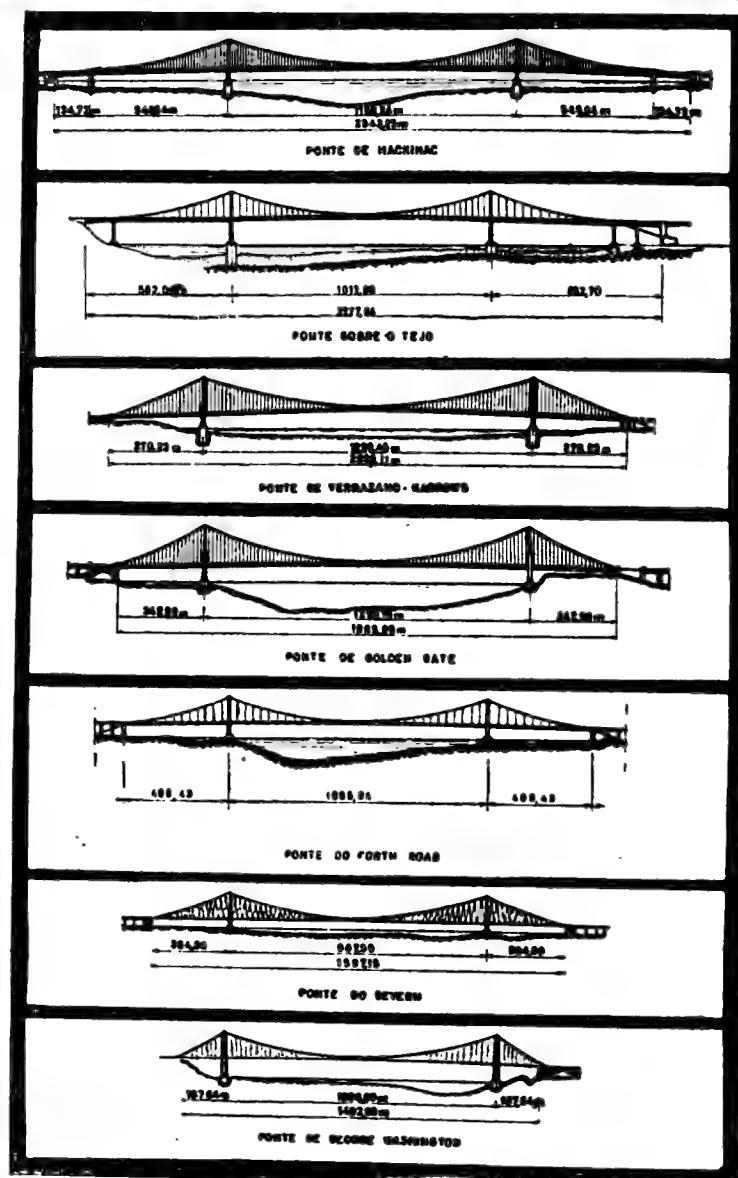
(Continua na página seguinte)



Um aspecto da ponte edificada pela cidade de Nova York como homenagem ao presidente George Washington



A ponte Verrazano-Narrows, que tem o nome do primeiro europeu (Verrazano) que chegou a Nova York



As maiores pontes suspensas, por ordem de grandeza em relação às distâncias entre ancoragens

A POSIÇÃO DA PONTE SOBRE O TEJO ENTRE AS MAIORES DE TODO O MUNDO

(Continuação da página anterior)

com 1298,45 metros e 370,23 metros de vãos laterais.

2 — *Ponte Golden Gate*, com 1280,16 metros e 342,90 metros de vãos laterais.

3 — *Ponte Mackinac*, com 1158,24 metros e 548,64 e 134,72 metros, nos quatro vãos laterais.

4 — *George Washington*, com 1066,80 metros e 167,64 metros de vãos laterais.

5 — *Ponte sobre o Tejo*, com 1012,88 metros e 682,70 e 582,06 metros de vãos laterais.

6 — *Ponte do Forth Road*, com 1005,84 metros e 408,43 metros de vãos laterais.

7 — *Ponte do Severn*, com 987,55 metros e 304,80 metros de vãos laterais.

Assim, a legenda lançada em Novembro de 1963 (quando foi inaugurada a ponte do Forth Road) de que esta era a maior ponte suspensa da Europa, foi agora trans-

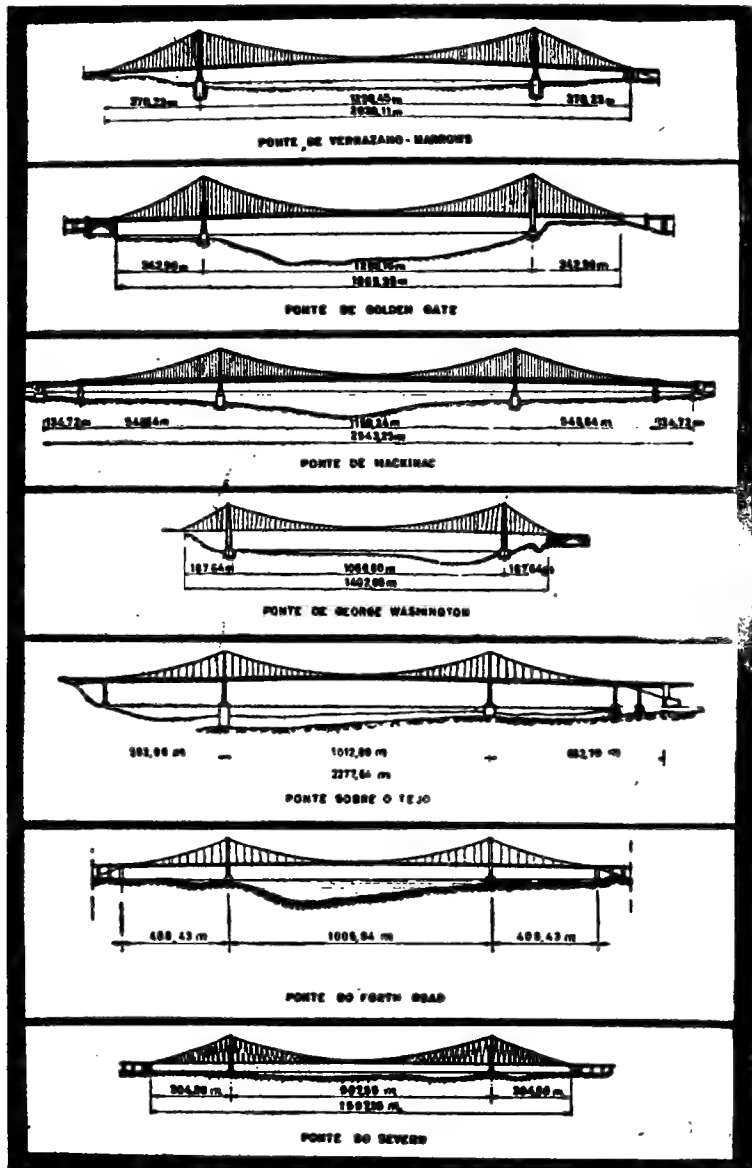
plantada da Escócia para Portugal, que ficou com este «record». É curioso saber-se que também a ponte escocesa se encontra lançada sobre um estuário e foi construída para encurtar de 60 quilóme-

tros a distância rodoviária entre Edimburgo e Aberdeen.

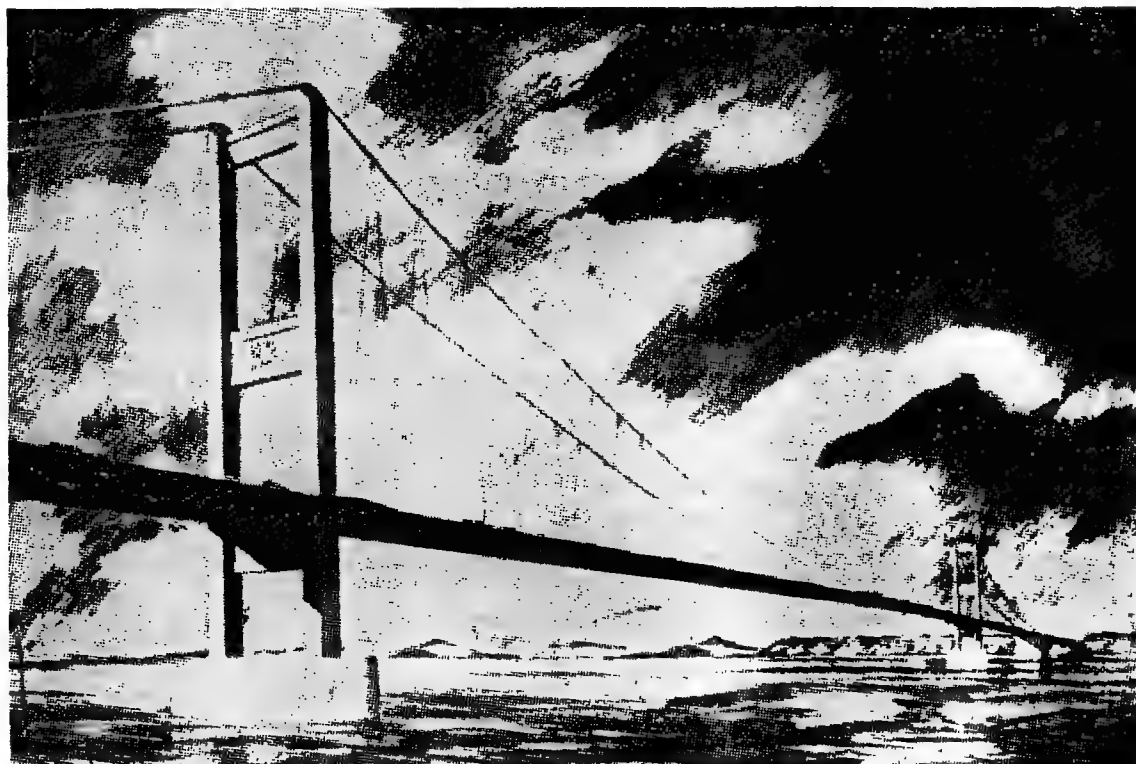
Entretanto, quando a ponte de Lisboa ficar dotada com via férrea dupla, será a única ponte sus-

modalidade dupla, rodoviária e ferroviária.

Outros «records» mundiais estabelecidos com a ponte sobre o Tejo: a viga contínua mais comprida e a fundação mais profunda.



As maiores pontes suspensas, por ordem de grandeza em relação ao vão central



A ponte do Severn, construída no estuário do mesmo nome, por exigências da auto-estrada «M-4», e que contribuiu para a ligação rápida entre Londres e a Gales do Sul



Vista imponente da ponte Mackinac, com os seus grandes vãos e viadutos

DEIXE QUE ELE PENSE NO IMPOSSÍVEL !...

Mas, para uma pessoa consciente como V. que sabe o que quer, nós escolhemos o local ideal para a sua moradia de veraneio ou rendimento, na encantadora paisagem Algarvia, onde encontrará ao longo do ano o clima que ambiciona.



COMPRA A SUA MORADIA PARA RENDIMENTO OU VERANEIO E INFORME-SE NA

sophérias

Moderno loteamento

JUNTO À PRAIA DO CARVOEIRO

- Clima excepcional durante todo o ano
- Moradias de seis tipos diferentes
- Zona Hoteleira com piscina
- Campo de Ténis
- Zona Comercial com boliche, restaurante e esplanada

PLANOS DE FINANCIAMENTO ATÉ 36 MESES



IMOBILIÁRIA CONSTRUTORA GRÃO-PARÁ, S.A.R.L.
Av. Infante Santo, 56 A B D-Tel. 661036-661069-Lisboa



EMPRESA ASSOCIADA

SOCIEDADE IMOBILIÁRIA DO ATLÂNTICO, S.A.R.L.
R. Alexandre Herculano, 12-1º-Esq.-Tel. 553183-Lisboa



Ponte Salazar sobre o Tejo

**correspondendo
à confiança
nela depositada
pelo Gabinete
da Ponte sobre o Tejo
a SOREFAME
manifesta o seu orgulho
por ter participado
na construção
desta grandiosa obra**

Associada à UNITED STATES STEEL INTERNATIONAL (NEW YORK), INC.,
fabricou 23 000 toneladas de elementos de aço T1
e Tritene destinados aos caixões de fundação e ao tabuleiro.

- 1050 secções cilíndricas com 5 metros de diâmetro.
- 8000 metros quadrados de cofragem metálica reforçada.
- 300 quilómetros de cordões de soldadura.
- 1 milhão de furos em peças metálicas.
- 8 quilómetros de guardas de protecção.

Alta qualidade do seu trabalho oficial, garantida por eficientes meios de controlo,
e o nível técnico dos seus Gabinetes de Estudo,
tornaram a SOREFAME conhecida no Mundo.



SOREFAME — SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, S.A.R.L. | AMADORA | PORTUGAL
Sociedade Afiliada: SOREFAME DE ANGOLA, S.A.R.L. | LOBITO

A PONTE RENDERÁ (SEGUNDO PREVISÕES) MODERADAS CEM MIL CONTOS POR ANO

Faltam poucos dias para que a ponte de Lisboa seja aberta ao público. Nos primeiros dois dias, como se sabe, os veículos que se propõem atravessar a nova obra de arte e de engenharia estão isentos do pagamento da taxa de portagem.

Passado, porém, esse período, cobrar-se-ão as taxas já indicadas publicamente. Os veículos escalonam-se em nove categorias, cujo pagamento, por classes de 1 a 9, vai de dez a cem escudos. Fica assim um automóvel vulgar a pagar uma portagem de vinte escudos e uma camioneta de passageiros cem.

Com a cobrança destas quantias vai a administração da nova obra realizar anualmente uma soma que se calcula, para esta primeira fase de funcionamento, e sem excessos de optimismo, em cerca de cem mil contos, receita que aumentará gradualmente em função do aumento do tráfego.

Essa receita destina-se a Estado às despesas de conservação e exploração e ao custeio dos encargos de financiamento, com as sucessivas amortizações a que dará lugar.

● TRÁFEGO

No início do funcionamento da ponte de Lisboa prevê-se um movimento de quinze mil veículos por dia, dos quais catorze mil serão carros ligeiros.

O aumento deste tráfego, evidentemente inevitável, dependerá do grau de desenvolvimento urbano que vier a processar-se nas zonas ao sul de Tejo.

Tal como está nesta fase da sua abertura ao tráfego, a ponte terá uma capacidade de escoamento de três mil veículos por hora, em cada sentido. Esta capacidade pode, no entanto, ser aumentada, pois na concepção do tabuleiro rodoviário foi

levada em conta a possibilidade de dispor de cinco filas de trânsito, o que assegurará uma capacidade de trânsito de quatro mil e quinhentos veículos por hora.

Mas os cálculos de aumento de tráfego permitem ainda fazer subir substancialmente estes números, quando, num futuro decerto ainda distante, for necessário aumentar as faixas de trânsito, em cada sentido, de cinco para seis. Este aumento de capacidade será conseguido «amaigando a plataforma do tabuleiro com um pequeno ajustamento estrutural». Assim se conseguirá escoar, quando tal for necessário, um tráfego de nove mil veículos por hora em cada sentido.

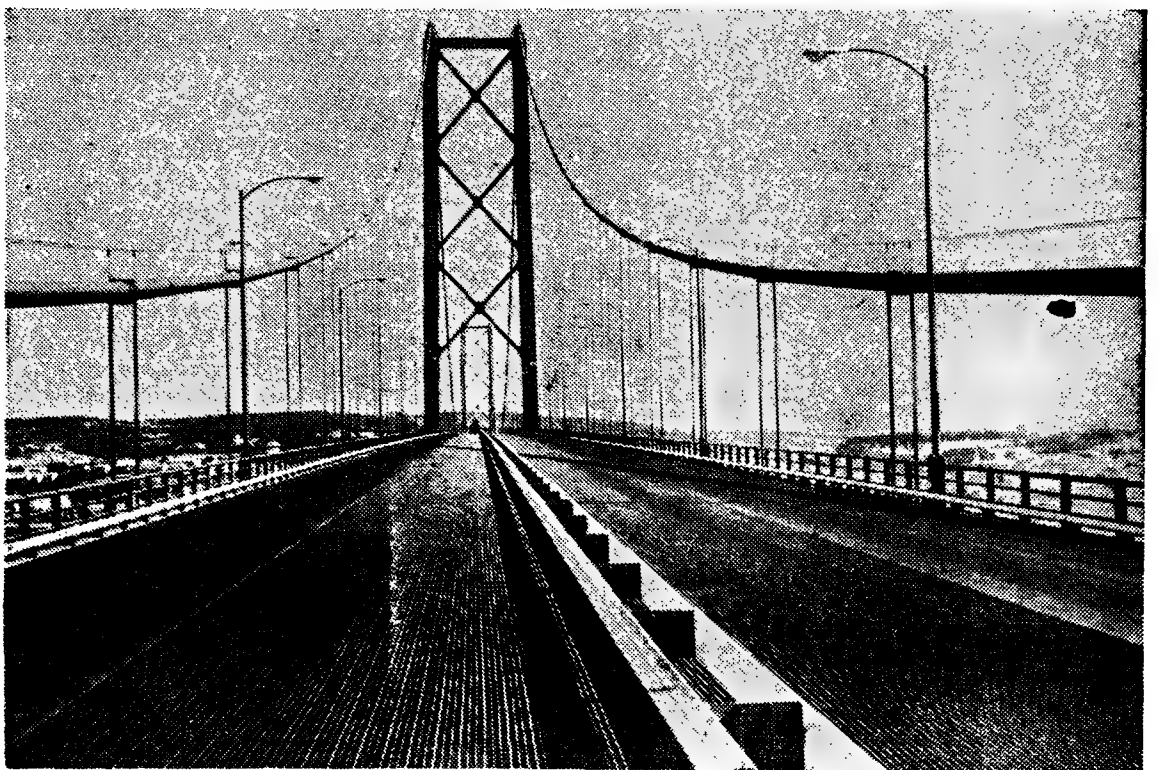
● D E S E N V O L V I - M E N T O

Evidentemente que os números considerados dizem respeito a máximos, os quais não serão constantes. Haverá, naturalmente, horas, em cada uma das fases atrás indicadas, em que o número de veículos circulantes será muito maior. E haverá, como é inevitável, as chamadas «horas de ponta».

Quando o desenvolvimento da margem sul se intensificar, poderá verificar-se a coincidência de horas de ponta nos dois sentidos, durante o dia de semana — mas isso não será por enquanto —, originadas pelas viagens casa-emprego.

Também nos fins de semana, isso sim, vão surgir horas de ponta, de intensa circulação, derivada do escoamento do tráfego de recreio, proveniente das zonas turísticas da outra margem ou daquele que para lá se dirige.

Tudo indica que a ponte de Lisboa constitua o factor decisivo do desenvolvimento urbano de toda a



Por aqui passarão os veículos que hão-de render, anualmente, cerca de mil contos anuais

península de Setúbal e, de um modo geral, de toda a zona ao sul do Tejo, não excluindo mesmo o Alentejo e o próprio Algarve. Tem de se admitir, portanto, que, a longo prazo, daqui a alguns anos, esgotada a capacidade rodoviária da ponte, se trate da instalação da linha férrea — para o que tudo se encara já.

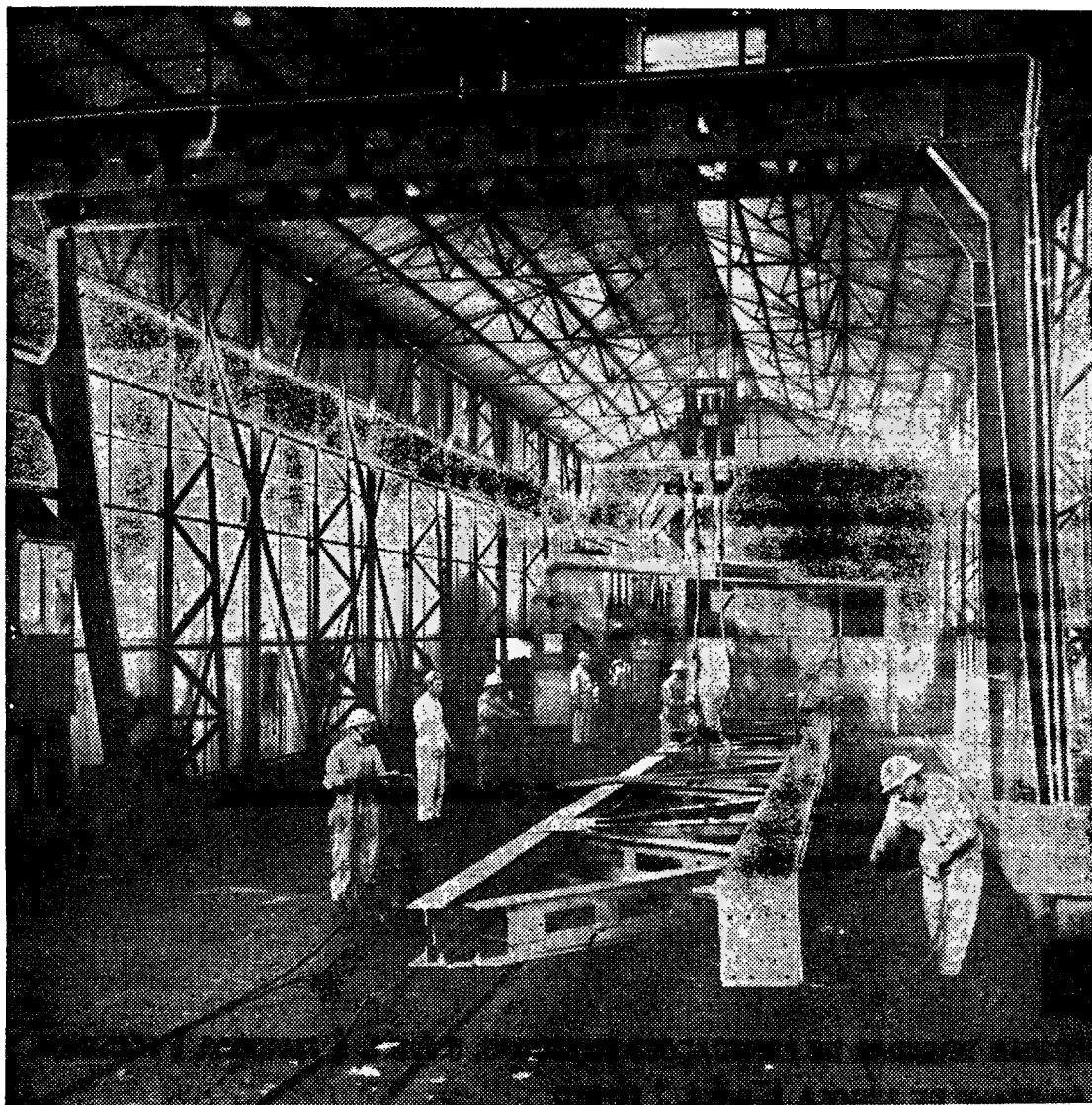
De qualquer modo, os técnicos

consideram muito importante fazer, antes de mais, a ligação ferroviária entre o Pinhal Novo e Almada. Esta obra permitirá diminuir em 45 minutos o tempo agora gasto nas ligações ferroviárias com o Sul. Na verdade, desde que exista uma estação de caminho de ferro em Almada — mesmo antes da linha férrea sobre a ponte — quem se diri-

ja para o Sul, de comboio, vai até à outra margem utilizando (por enquanto) o transporte automóvel e toma naquela vila a automotora que o conduza ao Alentejo ou ao Algarve.

A estação ferroviária de Almada passará assim a ter função idêntica à que, actualmente, desempenha a de Santa Apolónia, em Lisboa.

PONTE SOBRE O TEJO

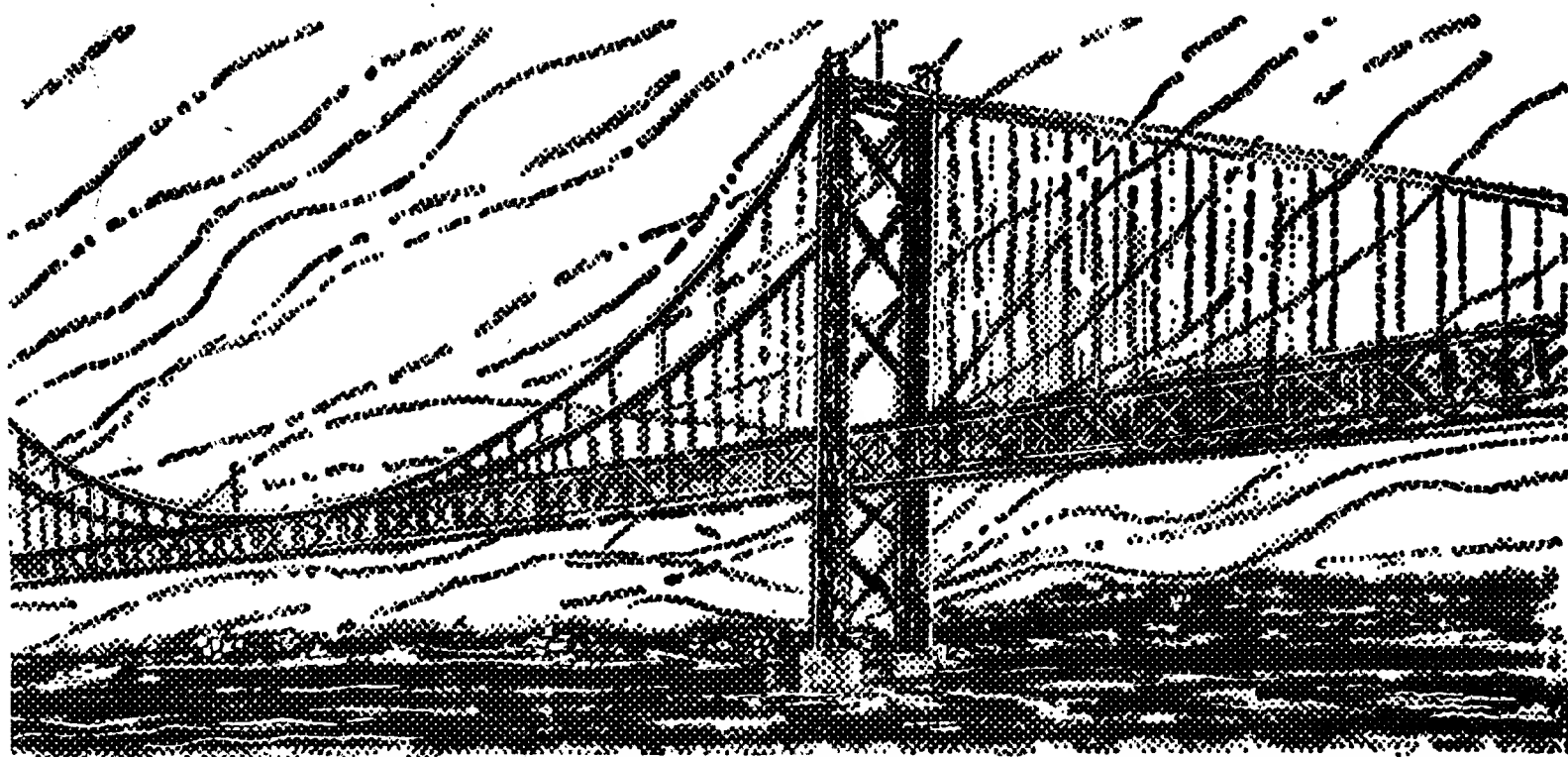


Vista Parcial do Estaleiro

A SOCIEDADE LISBONENSE DE METALIZAÇÃO, LDA.

prossequindo na sua colaboração nos grandes empreendimentos nacionais, tem o prazer de anunciar que executou os trabalhos de protecção anticorrosiva do tabuleiro desta notável realização, como sub-empiteiro da SOREFAME — Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, S. A. R. L.

Obras como esta fazem-nos crer no futuro.



6 de Agosto. Algo de importante
aconteceu em Portugal e nós vamos
celebrar esse facto.

De modo nenhum poderíamos
esconder o nosso justificado
orgulho:



a inauguração da Ponte sobre
o Tejo é mais um bom motivo para
acreditarmos no nosso progresso
e sentirmos mais de perto
a nova realidade
portuguesa.

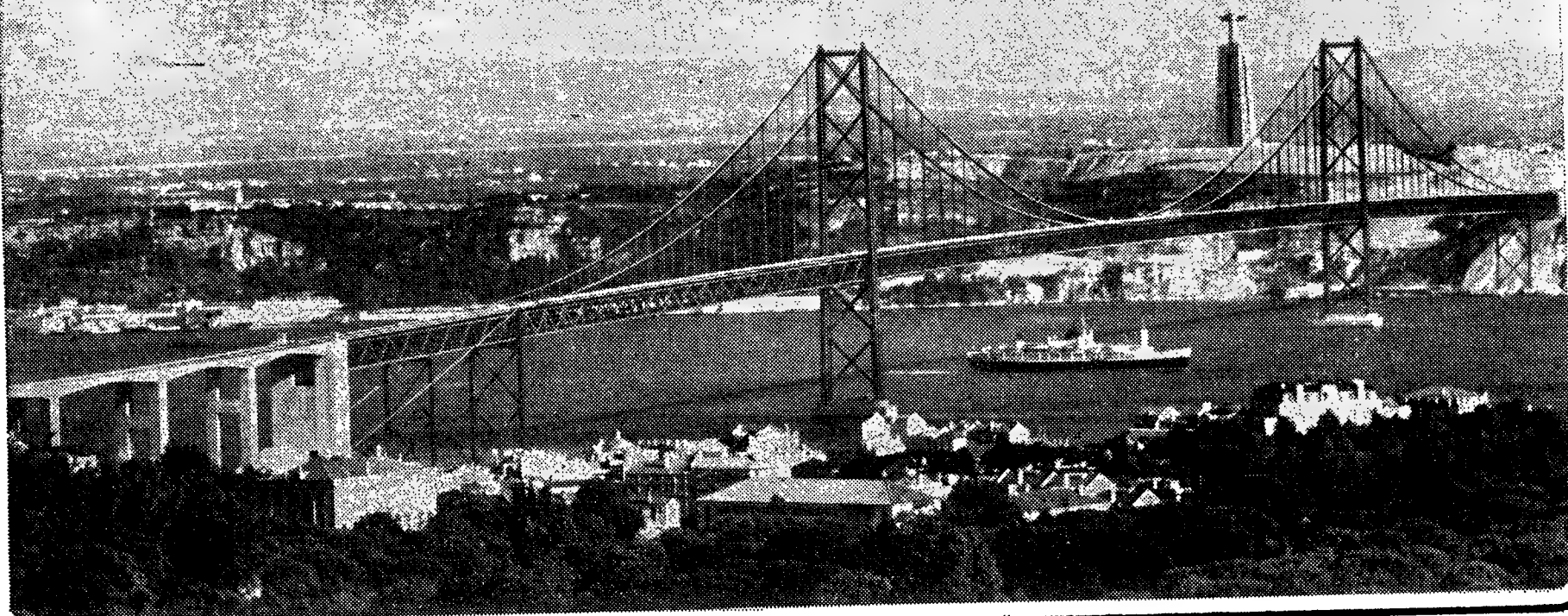
Organização Bancária

PINTO DE MAGALHÃES

PORTO — Rua de Sá da Bandeira, 53 — LISBOA — Rua do Ouro, 95

COM TODAS AS SUAS AGÊNCIAS E DEPENDÊNCIAS

A MAIS VULTOSA OBRA DE ENGENHARIA...



PONTE SOBRE O TEJO

Algumas das firmas que colaboraram neste importante empreendimento:



SOCIEDADE GERAL DE CONSTRUÇÕES
E OBRAS PÚBLICAS, LDA.

construiu o viaduto
de acesso norte à
Ponte sobre o Tejo

OBRAS EM CURSO:

- Barragem central e eclusa de navegação, do aproveitamento de Carrapateiro.
- Cais de Tróia - SETÚBAL

SEDE: R. DE S. BENTO, 644-B - LISBOA-2
TELEFONES: 65 17 34 - 65 17 35 - 65 17 39

SOCIEDADE LISBONENSE DE METALIZAÇÃO, LDA



Telefone:
251 10 31
Apartado N.º 3
SACAVÉM

ANTICORROSÃO E DECORAÇÃO
DECAPAGEM • METALIZAÇÃO • PINTURAS
INDUSTRIAS • GALVANIZAÇÃO
• ELECTRODEPOSIÇÃO • PLASTIFICAÇÃO

RECUPERAÇÃO DE PEÇAS
DE MÁQUINAS COM DESGASTE
METALIZAÇÃO • ELECTRODEPOSIÇÃO
• SOLDADURA

RECTIFICAÇÃO DE CÂMBOTAS
E VEIOS



ELECTROTÉCNICOS
REUNIDOS Lda.

executou toda a electrificação
da ponte sobre o Tejo,
viadutos e acessos, utilizando
armaduras de iluminação
e lâmpadas de vapor de mercúrio
da sua representada

Westinghouse 

COLUNAS *Cavan*
NA ILUMINAÇÃO DOS
ACESSOS

SOC. PORTUGUESA *Cavan* S.A.R.L.
RUA DE D. ESTEFÂNIA, 94-A/LISBOA-1
TELEF.: 4 78 12 - 5 01 29 - 65 68 53
TELEG.: SOCAVAN

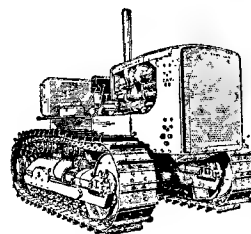

SIEMENS
PORTUGAL

TEM A HONRA DE TER CON-
TRIBUÍDO PARA ESTE GRANDE
EMPREENDIMENTO, FORNE-
CENDO TODOS OS TRANSFOR-
MADORES NUM. TOTAL DE
DEZANOVE UNIDADES, OS
QUAIS FORAM CONSTRUÍDOS
NA SUA FÁBRICA EM PORTUGAL

SIEMENS-COMANHIA DE ELECTRICIDADE, S.A.R.L.
SEDE: AVENIDA ALMIRANTE REIS, 65 - LISBOA-1
DELEGAÇÃO TÉCNICA: RUA DAS CARMELITAS, 28 - PORTO
FÁBRICA: MOTRA-EQUIPAMENTOS ELECTRÍCOS, S.A.R.L.
SABUGO - OESTE

As máquinas de terraplenagem
e os motores

CATERPILLAR



contribuíram para a realização
desta grande obra

DISTRIBUIDORES:



SOC. TÉCNICA DE EQUIPAMENTOS E TRACTORES
S.A.R.L.
PRIOR VELHO - SACAVÉM



CABOS ELÉCTRICOS
AVILA

UTILIZADOS EXCLUSIVAMENTE
na ponte
e seus acessos
por

ELECTROTÉCNICOS REUNIDOS, Lda.

FÁBRICA DE CONDUTORES
ELÉCTRICOS DIOGO D'AVILA, LDA.
CAMPO PEQUENO, 21-1.º - LISBOA-1
TEL. PPC (5 LINHAS) 76 61 94

HAVERÁ 2 300 000 HABITANTES NA REGIÃO DE LISBOA (INCLUINDO CONCELHOS) DENTRO DE APENAS DEZANOVE ANOS

● A interpretação das consequências da construção da ponte sobre o Tejo, principalmente no que se refere à valorização económica e turística da área ocidental da península de Setúbal, é um dos objectivos fundamentais do Plano Director da Região de Lisboa.

O desenvolvimento urbano e demográfico da capital, bem como da respectiva cintura periférica, que se alarga cada vez mais, suscitou toda uma série de problemas, agravados, todos os dias e há anos, com o êxodo das populações do interior, muito em especial dos núcleos rurais em direcção a Lisboa e zonas próximas. Deste modo, houve de encarar, com firmeza, tão complexo fenómeno, procurando-se resolver os seus aspectos porventura mais importantes, entre os quais se salientam a habitação e os transportes colectivos urbanos e suburbanos.

A construção da grande ponte Bandeira, onde há que defender, persistentemente, valores turísticos. Por outro lado, convinha saber quais os sectores a demarcar para futuros parques fabris e as zonas a estabelecer para novos trabalhos de urbanização.

Embora todas as questões postas se revistam, talvez, de maior actualidade e urgência na península de Setúbal, nomeadamente nos concelhos de Almada, Sesimbra e do Seixal, o mesmo se poderá dizer em relação aos termos situados nas li-

nhas de Sintra e de Cascais, e ainda às povoações localizadas ao longo do caminho de ferro até Vila Franca de Xira. Temos, assim, uma temática de contornos bem relevantes, afigurando-se que a obra se agiganta nas suas proporções quase esmagadoras, à medida que o tempo avança e tardam algumas disposições indispensáveis à contenção das questões propostas. Acentue-se, todavia, que o Plano Director da Região de Lisboa poderá dar resposta concludente a muitas das interrogações que andam no ar.

● BREVE EVOCAÇÃO

Precedendo à última fase do processo de aprovação final, que será da competência do Conselho de Ministros, mediante proposta do ministro das Obras Públicas, foi enviado pelo Governo à Câmara Corporativa o Plano Director do Desenvolvimento Urbanístico da Região de Lisboa. Recordando-se, a propósito, que a proposta de lei sobre este plano, submetida pelo Governo à apreciação da Assembleia Nacional e convertida, mais tarde, na Lei n.º 2099, de 14 de Agosto de 1959, foi objecto de grande interesse.

A elaboração do Plano Director da Região de Lisboa — designação mais conhecida — começou em 1961, pela Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, ficando concluída em fins de 1964. O importante trabalho encontra-se já apreciado favoravelmente pela Comissão do Plano Regional e pelo Conselho Superior de Obras Públicas, cujo parecer foi, em princípio, homologado por despacho ministerial de 13 de Março de 1966.

● OBJECTIVOS FUNDAMENTAIS

Anotados os principais passos, digamos históricos, deste gigantesco planeamento, vejamos agora quais os seus objectivos fundamentais:

● Na definição do grau de desenvolvimento a dar à região que abrange as áreas dos concelhos de Lisboa, Oeiras, Cascais, Loures, Mafra, Vila Franca de Xira, Almada, Seixal, Barreiro, Moita, Montijo, Alcochete, Sesimbra, Palmela, Setúbal e parte do concelho de Grândola (península de Tróia) — com fundamento em limita-

As expropriações dos terrenos atravessados pelos diferentes traçados foram avaliadas tendo em atenção a qualidade das terras, respectivas culturas, arvoredo, situação, casas atingidas e tantos outros aspectos susceptíveis de constituírem objecto de valor. Segundo o trabalho de avaliação feito, as expropriações importam nas seguintes verbas:

Traçado Ponte-Moita	7 001 732\$80
Ramal de Alhos Vedros	243 971\$10
Ramal da Costa da Caparica	3 436 259\$90

Deste modo, o total provável do valor das expropriações ascende a 10 681 963\$80. No caso de ser adoptado o traçado Coina-Pinhal Novo (o que se considera improvável) as respectivas expropriações importavam em 1 884 826\$60.

ções criteriosas quanto à distribuição da população e das actividades económicas, designadamente industriais, decorrente de uma estruturação geral aconselhável para toda a metrópole.

● No desenvolvimento da utilização do espaço da própria região, visando, muito em especial, a disciplina que importa assegurar para correcção equilibrada dos efeitos urbanísticos da expansão desordenada dos subúrbios da capital.

● Na interpretação das consequências da construção da ponte sobre o Tejo, principalmente no que se refere à valorização económica e turística da área ocidental da península de Setúbal.

● No enquadramento dos planos locais de urbanização, existentes e futuros, num sistema de conjunto coordenado e orgânico quanto a comunicações, habitação, serviços e zonamento geral.

● PLANEAMENTO GERAL

O plano contém desenvolvidos estudos de inquéritos e análises regionais. De entre eles, destacam-se os que se referem aos factores físicos do território e seus condicionamentos, aos factores urbanísticos característicos, à evolução e às estruturas económico-sociais da população, aos problemas da circulação, produção e trabalho, equipamento geral em serviços públicos e de interesse público, condicionamentos dos planos locais, e às perspectivas de uma evolução previsível.

Consiste, na sua base, no delineamento de uma nova estrutura urbanística para a região de Lisboa, concebida de forma flexível, com vista

evolução demográfica da região de Lisboa em valores absolutos e em percentagens relativamente ao Continente, e à evolução populacional previsível para as diversas regiões do País, levaram a estabelecer, como prazo condicionante da ordem de grandeza do planeamento, o ano de 1985 — e para essa data uma população provável de 2300 mil habitantes.

O plano prevê que a política de orientação demográfica à escala da Metrópole, que se preconiza por intermédio da criação de pólos nacionais de progresso económico e urbano, segundo uma programação adequada quanto à localização de indústrias a favorecer, seja secundada, dentro da região de Lisboa, pelo impulso a dar ao crescimento dos centros de actividade mais afastados da capital, mormente nas áreas a sul do Tejo. Encara o problema da distribuição do excedente demográfico, dentro do prazo ante-

As obras de arte correntes nos novos traçados ferroviários previstos na península de Setúbal são constituídas por aquedutos dos tipos usados na Junta Autónoma de Estradas. O mais importante é o que se situa ao quilómetro 8,465 da linha do sul, na estação da Moita, abobadado e com quatro metros de vão, que é necessário prolongar para dar passagem à nova linha de resguardo do traçado Ponte-Moita.

As importâncias relativas a estas obras, incluindo um pequeno muro de suporte a construir no traçado Ponte-Moita e outro no ramal da Costa da Caparica, são as seguintes:

Ponte-Moita	2 560 686\$60
Ramal de Alhos Vedros	7 885\$40
Ramal da Costa da Caparica	318 339\$70

Ascende, portanto, a 2 886 911\$70 o total das verbas a despendar com as obras de arte.

a ulteriores ajustamentos que circunstâncias imprevisíveis determinem como vantajosas, e à sua adaptação ao futuro plano de valorização integral de todo o Continente, nos sectores económico, social e cultural.

Trata-se, com efeito, de um plano de conteúdo programático quanto à sua finalidade de coordenar racionalmente — mas sem qualquer propósito de rigidez que, aliás, a própria natureza da matéria urbanística não pode comportar neste escalão da respectiva técnica — todas as actividades públicas e particulares quanto à forma de utilização da área considerada, de modo a colocar essas actividades fora do âmbito de orientações que se ignorem entre si e que podem, por isso, muitas vezes, como é frequente acontecer, dispersar-se e até contra-

riormente referido, por grandes sectores de povoamento, cujas condições naturais e tendências de progresso se estudam com vista à sua correcção e reestruturação, conforme critérios judiciosos de uma descentralização regional orgânica que evite dispersões antieconómicas em infra-estruturas de comunicações e serviços, e favoreça uma vida local dinâmica e a melhoria das estruturas sociais existentes.

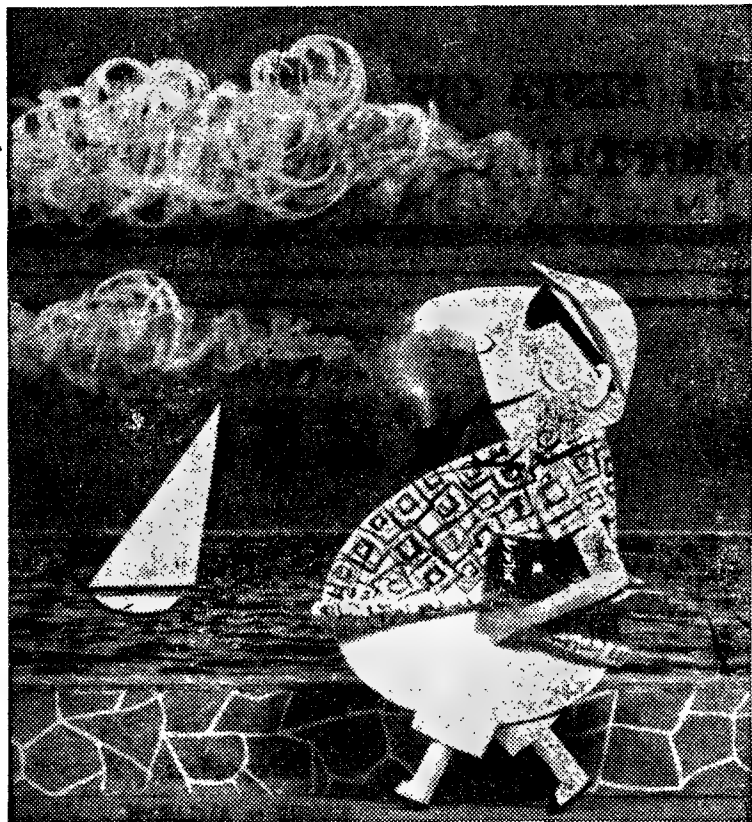
● PROGRAMA HABITACIONAL

Os princípios que enformam a concepção proposta para a nova estrutura podem resumir-se, em linhas gerais, na polinucleação de Lisboa e dos seus aglomerados periféricos, no aproveitamento racional dos territórios em torno dos estuários do Tejo e do Sado, no fomento dos núcleos que possam ter vida própria, tanto quanto possível independente da capital (muito em especial a sul do Tejo), e no desenvolvimento moderado dos aglomerados existentes ao longo das três linhas tentaculares da capital (linhas de Cascais, Sintra e Vila Franca de Xira).

Avaliada a importância da população activa nos próximos decénios, fez-se um esquema de distribuição de actividades primária, secundária e terciária pelos grandes sectores regionais considerados e pelos núcleos que os constituem, permitindo localizar as novas zonas industriais da região de Lisboa e formular o programa das necessidades quantitativas de habitações.

Apreciadas as potencialidades turísticas da orla marítima, desde a Ericeira a Tróia, de Sintra, da Arrábida e da península de Setúbal, caracterizam-se os tipos

(Continua na 25.ª página)



descanse... descansado!

Como habitualmente, a nossa casa forte, com todos os dispositivos de segurança, está à sua disposição para guarda dos seus valores e arrecadação de volumes. Instalações melhoradas e ampliadas.

FÉRIAS SÃO FÉRIAS

Vá tranquilo! Nós olhamos pelo que é seu.



CRÉDITO PREDIAL PORTUGUÊS
UM CASO, ESPECIAL NA BANCA PORTUGUESA

CIMENTO SECIL NA PONTE SOBRE O TEJO

A **SECIL** orgulha-se de ter contribuído para a realização desta notável obra de Engenharia.



O **CIMENTO SECIL** FORNECIDO A GRANEL, foi transportado para o estaleiro em quantidades que atingiram centenas de toneladas por dia.

O **CIMENTO SECIL** DE FABRICO NORMAL, devido à sua composição e características foi utilizado nas mais variadas aplicações designadamente:

BETÃO PRÉ-ESFORÇADO — altas resistências.
BETÃO EM GRANDES MASSAS — baixo calor de hidratação.
TRABALHOS MARÍTIMOS — resistência à acção da água do mar.

DAS DIVERSAS APLICAÇÕES DO **CIMENTO SECIL** NESTA OBRA DESTACA-SE A CONSTRUÇÃO DO PILAR SUL DA PONTE, RECORD MUNDIAL DE PROFUNDIDADE

ANTÓNIO VEIGA, LDA.

EMPREITEIROS DE OBRAS PÚBLICAS

ADJUDICATÁRIOS DA EMPREITADA
DE EXECUÇÃO DA BASE E PAVIMENTAÇÃO
DO ACESSO SUL À PONTE SOBRE O TEJO

AVENIDA ALMIRANTE REIS, 247-1.º, DT.º - LISBOA
TELEFONES 72 00 61/2 E 72 11 23

SATREL

Empresa Industrial de Construções, Lda.

Delegações:

LAGOS — ALGARVE

ANGRA DO HEROISMO — ILHA
TERCEIRA

PIEDADE — ILHA DO PICO
SANTA CRUZ — ILHA DAS FLORES

66 72 40
Telef. 67 27 88
67 27 19
Teleg. LERTAS

Av. Infante Santo, 52-2.º D. e 3.º

LISBOA - 3

PARA CADA LAR...

FRIGORÍFICOS



O ramal ferroviário da Caparica destina-se em especial ao transporte de passageiros

O traçado previsto da ponte, sobre o Tejo, frente a Lisboa até à estação da Moita tem a extensão de 24,151.53 quilómetros, desde a saída do maciço sul de amarração daquela obra de arte. Num primeiro estudo, projectou-se o traçado da saída da ponte, de modo a desviá-lo o mais possível para nascente, a fim de poder ser estabelecido um apeadeiro para servir a zona mais ocidental de Almada. Atendendo, porém, a diversos inconvenientes, resolveu-se adoptar um outro traçado que, partindo da ponte, fosse atingir o alinhamento da estação de Almada pelo lado direito da auto-estrada, conforme se poderá verificar na gravura que publicamos.

A saída da ponte, o traçado inflecte ligeiramente para a direita e segue em túnel na extensão de 943,04 metros e, passado este, acompanha as curvas de nível da encosta norte do vale da Cova da Piedade, a fim de conseguir patamar suficientemente extenso para estabelecer a estação de Almada e respectivo entroncamento do ramal para a Costa da Caparica. Após a referida estação, o traçado inflecte em curva para a esquerda, atravessando aquele vale para atingir a portela situada ao quilómetro 4,200 que passa em trincheira. No vale citado cruza, superiormente, a nova E. N. 377-1 para a Costa da Caparica.

Mais adiante, começa a encostar ao lado esquerdo da auto-estrada, prosseguindo assim até ao Fogueirão. Galgados alguns quilómetros, sobre a margem direita do rio Cova, num terreno particularmente difícil, atingindo a povoação de Santo António da Charneca, a partir da qual o terreno se apresenta muito fácil até à Moita.

• RAMAL DE ALHOS VEDROS

Este ramal tem a extensão de 3,185.15 quilómetros, medida entre os eixos das estações de Santo António da Charneca e Alhos Vedros. Está projectado para via única. O motivo do estabelecimento deste ramal é o de proporcionar uma ligação directa à estação do Barreiro, centro industrial do maior interesse para o caminho de ferro pelo tráfego de mercadorias que origina, o qual, em grande parte, tem conveniência em passar pela ponte sobre o Tejo, a fim de evitar um maior percurso pela linha de Setúbal-Vendas Novas.

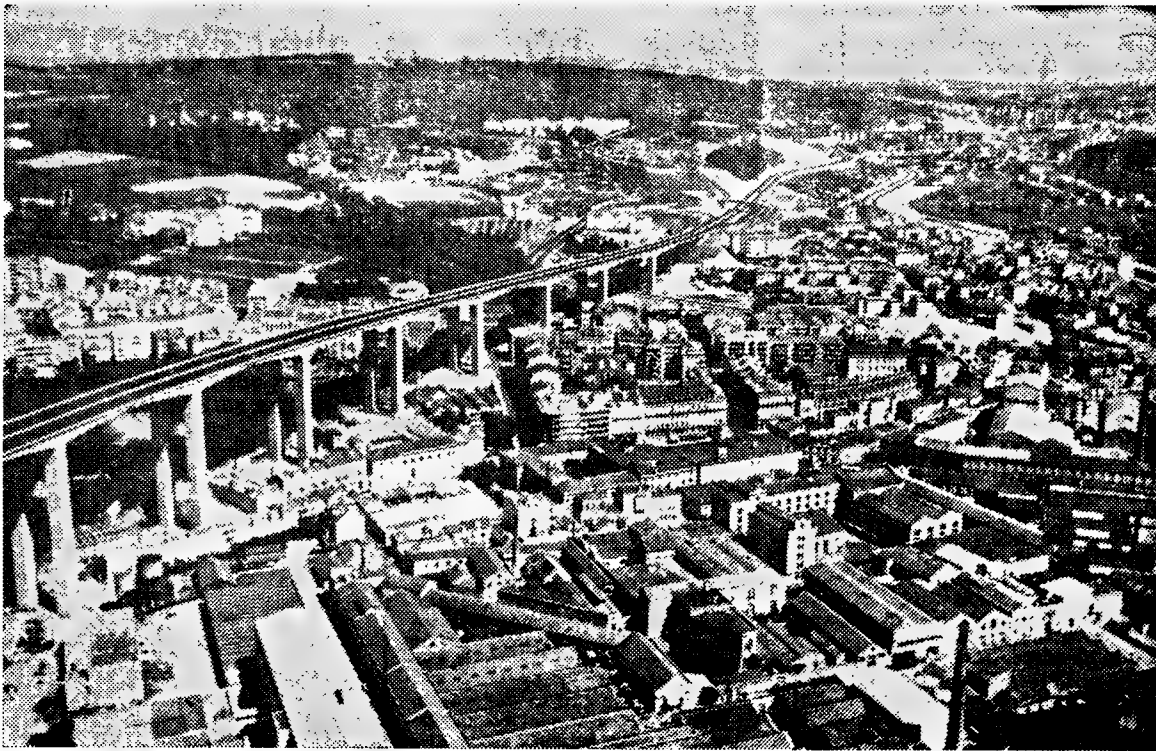
A sua não construção implicaria uma reversão na estação da Moita, com todos os seus inconvenientes para a exploração. Além disso, a estação é acanhada para tal manobra e o percurso ficaria aumentado de 2,901 quilómetros. Dada a pequena extensão deste ramal e sua função para serviço de mercadorias, não se julgou necessário provê-lo de via dupla, o que representa uma economia da ordem de quatro mil a cinco mil contos.

• RAMAL DA COSTA DA CAPARICA

O traçado do ramal da Costa da Caparica tem o comprimento de 6,002 quilómetros, medido entre os eixos das estações de Almada e da Costa

da Caparica. O seu estudo foi particularmente difícil, sem que se pudesse escolher outro caminho que permitisse melhorar o traçado. A cota elevada a que se encontra a portela das Casas Velhas e a descida rápida para a Costa da Caparica muito vieram agravar o perfil desta ligação. Só a construção de um túnel com 800 a 850 metros de extensão, importando em cerca de quarenta mil contos, é que poderia proporcionar uma melhoria acentuada de parte do traçado.

São de salientar as dificuldades resultantes da descida brusca do terreno das arribas,



Uma perspectiva do viaduto da ponte, sobre a zona ocidental da cidade, através de uma fotografia aérea

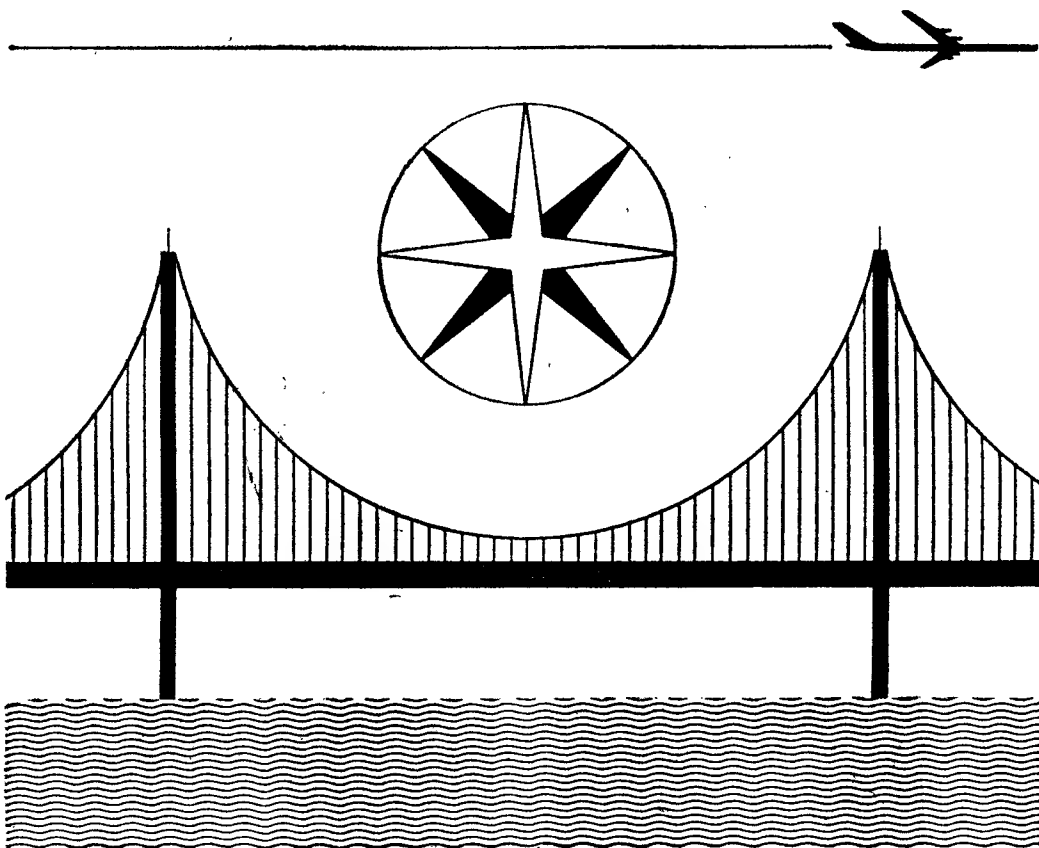
junto à Costa da Caparica, e do facto de, no mesmo local, passar também o traçado da nova E. N. 377-1, com a qual havia necessidade de cruzar. Em perfil, há a notar que uma rampa de 20‰, na extensão de 3,484.84 quilómetros, é um

condicionamento grande, mas porque se trata de uma linha especialmente destinada ao serviço de passageiros, este facto não assume a gravidade que poderia ter se nela transitassem comboios de mercadorias. Com efeito, as motoras

eléctricas dos tranvias são suficientemente potentes para vencer tal obstáculo, mesmo com as carruagens superlotadas.

A parte final deste ramal, onde está prevista a construção da estação da Costa da Caparica, está orientada de modo que se possa realizar o seu prolongamento para o sul, quer acompanhando a linha do litoral, quer inflectindo para a esquerda para atingir o planalto, a fim de seguir a direcção que mais convenha à futura valorização da região que vai servir.

PROGRESSO EM TODAS AS DIRECÇÕES



Vencer o espaço que existe entre duas margens, proporcionando progresso em todas direcções, é uma luta que simboliza a vontade criadora do Homem.

A VARIG, unindo dois continentes e aproximando ainda mais Portugal do Brasil, proporciona a todos os seus passageiros uma inesquecível imagem da obra do século — A ponte sobre o Tejo.

VARIG

Linhas Aéreas Brasileiras

EM COLABORAÇÃO COM A TAP

Para mais informações consulte o seu Agente de viagens IATA ou a VARIG

Lisboa — Praça Marquês de Pombal, 1 — Tel. 53 91 81 (8 linhas)

Porto — Praça do Município, 267, 4.º — Tel. 3 59 51

• ESTAÇÃO DE ALMADA

O esquema das suas linhas foi estabelecido de modo a dar satisfação a um serviço intenso de tranvias para a Costa da Caparica, para onde se prevê uma intensa circulação suburbana resultante da valorização turística da região independente do serviço da linha geral. Adoptou-se a solução de desviar a linha ascendente da Costa da Caparica do fim da estação para diante, fazendo-a passar por cima da linha para a Moita. O serviço da linha geral ficou intercalado nas linhas ascendente e descendente da Costa da Caparica, não havendo qualquer interferência dos dois serviços.

A estação está projectada com sete linhas: uma central, de circulação nos dois sentidos, as duas linhas gerais ascendente e descendente, duas linhas de resguardo, uma para cada sentido, e, exteriormente, as duas linhas da Costa da Caparica. Os comboios da Costa da Caparica podem aproveitar-se, também, das duas linhas de resguardo. A linha central tem as ligações às duas linhas gerais, de modo que os comboios que nela entrem ou dela saiam não prejudiquem o serviço nestas linhas, dando origem a cruzamento de itinerários.

O núcleo ferroviário de Almada tem as linhas projectadas para comportar comboios de sessenta vagões, que se podem ali juntar para seguir para o sul — ou aguardarem o seu fraccionamento para passar a ponte, continuando para o norte. As plataformas de passageiros, em número de cinco, têm perto de 350 metros de extensão cada uma, pelo que podem receber os comboios de passageiros mais compridos. Têm a largura máxima de seis metros e são servidas por uma passagem subterrânea.

Está prevista na estação de Almada uma pequena zona para serviço de mercadorias, com uma linha de saco que permite cargas directas. O edifício de passageiros deve ser objecto de estudo pormenorizado. De qualquer modo, esta estação foi projectada para permitir uma boa coordenação com os transportes locais, muito em espe-

(Continua na página seguinte)

A estação de Almada (ramal da Caparica)

(Continuação da página anterior)

cial os que servem os aglomerados urbanos próximos.

• ESTAÇÕES DE ST. ANTONIO DA CHARNECA E DA MOITA

Além de duas linhas directas — ascendente e descendente —, esta estação tem uma linha de resguardo de cada lado, comportando comboios de sessenta vagões. A linha de resguardo, á esquerda, no sentido ascendente, serve directamente o ramal de Alhos Vedros e dá comunicação ás linhas destinadas a mercadorias e serviço do respectivo armazém. As plataformas das linhas têm 220 metros de comprimento e 5 de largura.

A inserção nesta estação das linhas vindas da ponte faz-se directamente nas duas vias da linha sul. Está projectada uma linha de resguardo do lado do sul, com o comprimento util de 560 metros.

Do lado norte, haverá toda a conveniência para o serviço da estação em estabelecer também uma linha de resguardo, mas, para isso, será necessário demolir o edificio de passageiros, o cais coberto e descoberto e numerar as construções que se encontram junto a estação, motivo por que não se encontra ainda projectado o referido resguardo.

Apeadeiros: estão previstos, no traçado ponte-Moita, apeadeiros ou paragens para serviço dos centros urbanos mais importantes, tais como: Corroios, Foros de Amora, Fogueteiro e Coima.

• ESTACÃO DE ALHOS VEDROS

A ligação da linha vinda da ponte processa-se por novo resguardo, que vai ligar directamente á linha ascendente do sul. O «s» de ligação existente á entrada da estação, lado do Barreiro, terá de ser mudado, de modo a permitir a entrada no novo ramal dos comboios ascendentes da linha do sul.

Há que prever no projecto definitivo desta estação um nova plataforma de passageiros para serviço do novo resguardo, a qual poderá ter a largura de dois metros,

fica apta a corresponder à intensa circulação suburbana

atendendo ao facto de a rua ali existente não permitir maior dimensão.

• ESTACÃO DA COSTA DA CAPARICA

Este nucleo está previsto para comportar comboios constituídos por duas composições triplas, com o comprimento de 142 metros. Tem três linhas para recepção e igual numero para expedição. Possui, além disso, uma linha de gaveto para manobras e mais duas que podem servir também para este fim ou para estacionamento de material, linhas estas com capacidade para três composições triplas.

Com estas linhas poderá satisfazer-se um serviço suburbano muito intenso. As plataformas são altas e têm a largura máxima de oito metros e o comprimento de 150 metros, com possibilidade de poderem ser aumentadas até 220 metros, admitindo, assim, três composições triplas. O acesso ás plataformas é feito por uma passagem subterranea.

Porque a estação fica situada num aterro com cerca de cinco metros de altura, o edificio de passageiros já está previsto de modo que a entrada se faz directamente do vestíbulo, ao nível do terreno natural, para a passagem subterranea.

Neste traçado, está previsto um apeadeiro junto á portela das Casas Velhas, para serviço das povoações do alto da Caparica

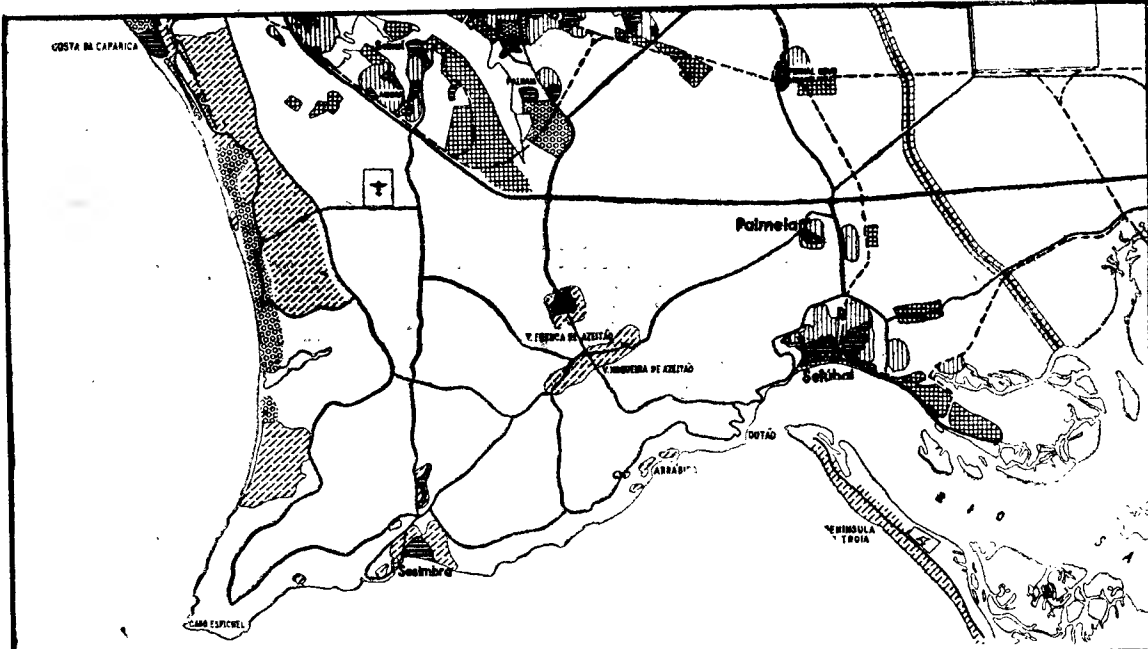
• ELECTRIFICAÇÃO DAS LINHAS

Dadas as características dos traçados estudados, a sua ligação

à rede ferroviária a norte do Tejo e os condicionamentos á passagem dos comboios da nova ponte, impõe-se a electrificação das novas linhas a estabelecer na península de Setúbal, tanto mais que se prevê um serviço suburbano intenso, que só a tracção eléctrica poderá satisfazer.

missão no campo económico e turístico.

Numa primeira fase, considera-se indispensável promover a electrificação de todo o troço Barreiro-Pinhal Novo, cujo encargo, não incluído no orçamento deste vasto plano de melhoramentos ferroviários, deve impor-



No Plano Director da Região de Lisboa são apreciadas as potencialidades turísticas da península de Setúbal (cujo traço esquemático reproduzimos na gravura), caracterizando-se os tipos de aproveitamento respectivo.

Parece-nos, porém, que o desenvolvimento e progresso que é de esperar em toda aquela península exigirá, em pouco tempo, que a electrificação se estenda até Setúbal. Só assim o sistema ferroviário desta região se completará e poderá cumprir a sua

tar em 22 mil contos aproximadamente.

• LIGAÇÕES INDUSTRIAIS

A ligação ferroviária ás instalações da Siderurgia Nacional,

nova E. N. 10, sem prejuizo para as construções que ladeiam essas duas vias de comunicação. Só próximo da Cova da Piedade é que serão alcançadas algumas instalações fabris, antes de se atingir o terrapleno do referido estaleiro.

UMA PORTA É SEMPRE IMPORTANTE

É O LIMITE ENTRE O INTERIOR DA CASA E O MUNDO EXTERIOR.

- A PORTA É A PONTE DE PASSAGEM ENTRE V. E OS OUTROS.
- UMA PORTA É SEMPRE IMPORTANTE.
- POR ISSO V. ESCOLHE AS PORTAS JOMAR-OKAL.
- ELEVADA RESISTÊNCIA À COMPRESSÃO.
- EXCEPCIONAIS CARACTERÍSTICAS DE FOLHEAMENTO.
- ENORME VARIEDADE DE MADEIRAS. ■ GRANDE ECONOMIA.

JOMAR Okal ■ A PORTA QUE PORTUGAL ABRE

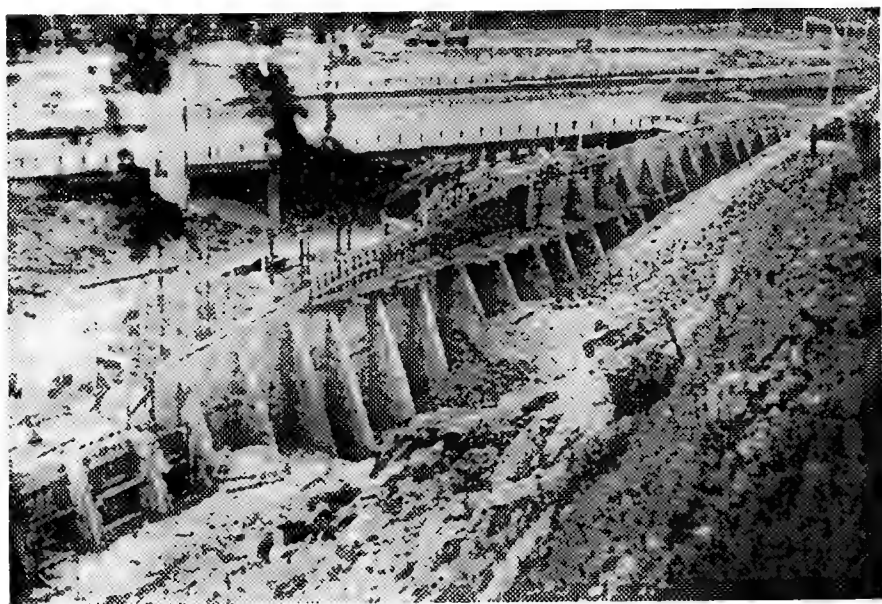
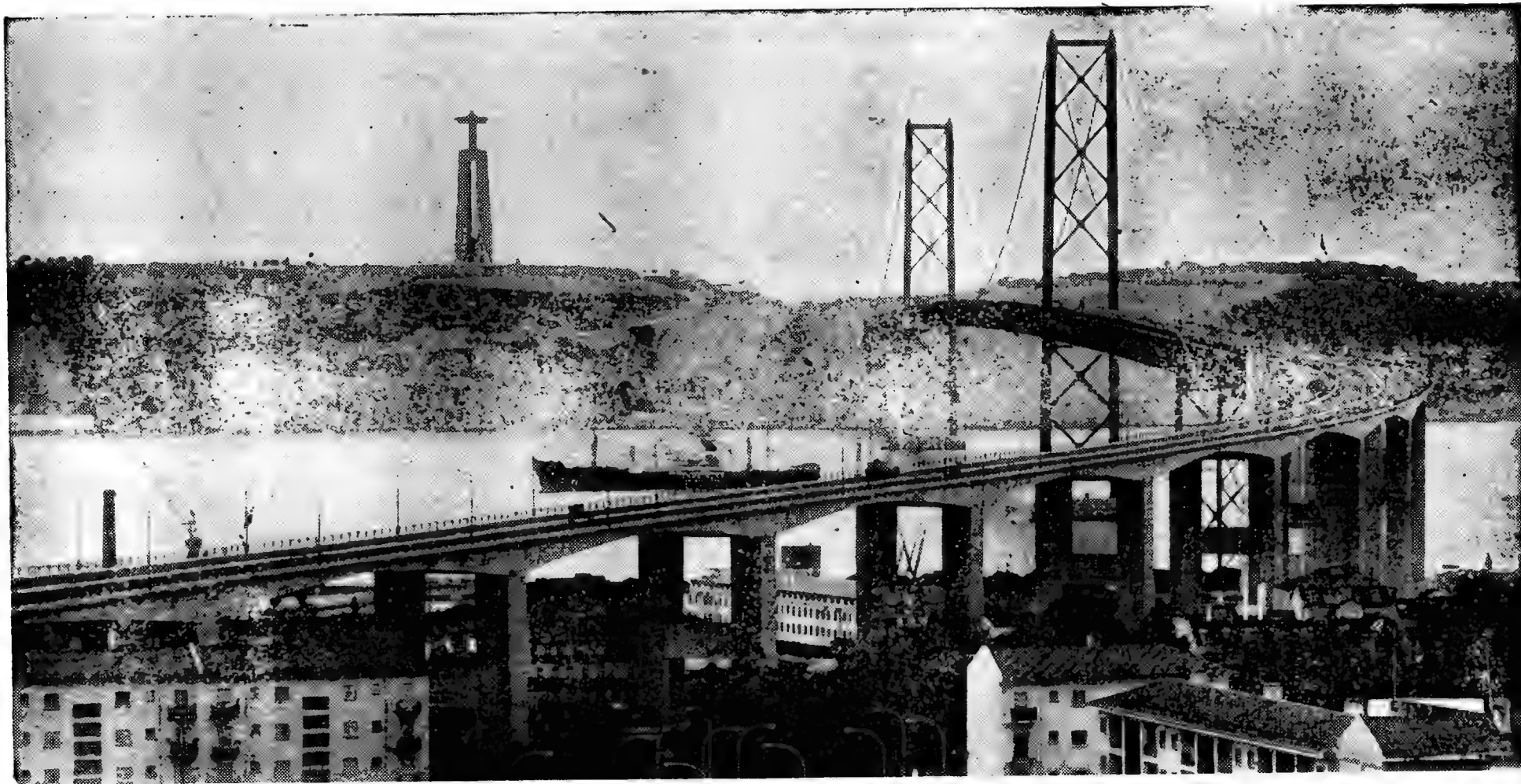
RECOMENDAMOS AS NOSSAS MEDIDAS STANDARD

32-36 mm
200-210 cm
60-70-75-80 cm

CIMENTO TEJO

NUMA DAS MAIORES PONTES DO MUNDO

65.000 TONELADAS DE CIMENTO
DA MAIOR FÁBRICA DA PENÍNSULA IBÉRICA



MURO DE SUPORTE E PONTES CONSTRUÍDOS PELA OBRECOL

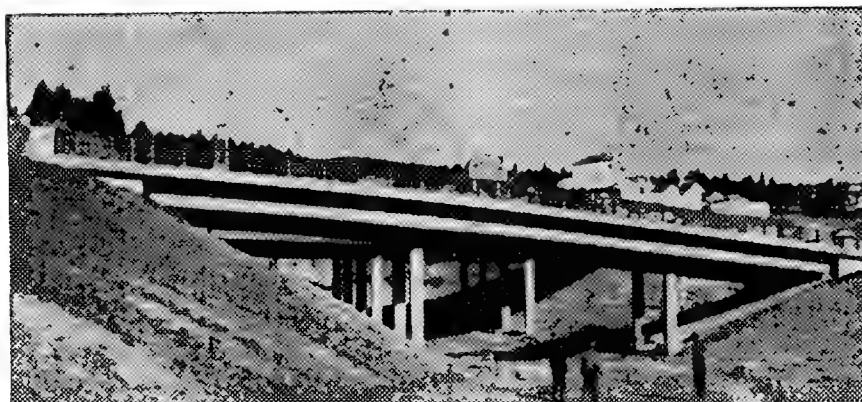
OBRAS E CONSTRUÇÕES, LDA.

Rua Joaquim António de Aguiar, 41-4.º D
Tf. 58362 - 530922 LISBOA

NO ACESSO NORTE DA PONTE SOBRE O TEJO

OBRAS REALIZADAS

- 1 TUNEL
- 1 COLECTOR
- 10 PONTES
- 7 MUROS DE SUPORTE



COMO NASCEU E COMO SE CONCLUIU UMA OBRA GIGANTE

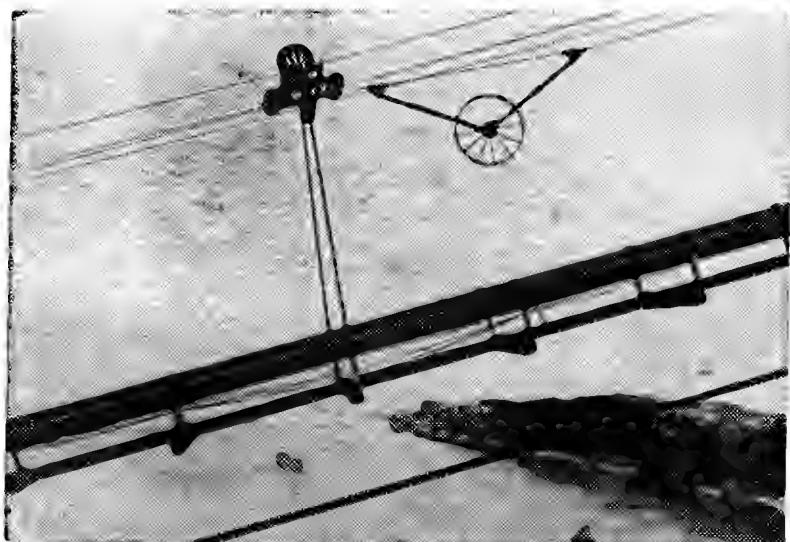
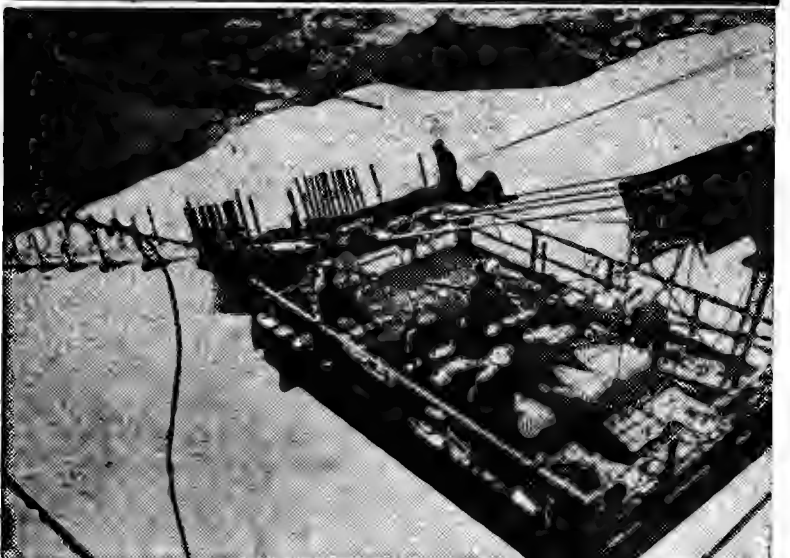
— AS IMAGENS QUE DOCUMENTAM AS DIVERSAS FASES DA-CONS

Quase como por encanto, considerando a grandeza da obra e a rapidez da sua realização, mas efectivamente em consequência de um magnífico trabalho técnico e de uma perfeita organização de administração e planificação, a ponte foi aparecendo gradualmente sobre o Tejo e perante os olhos dos que, pouco a pouco, a iam vendo surgir. Parece que foi ontem que os primeiros monstros mecânicos — portanto guindastes e escavadoras preparavam o terreno dos estaleiros, e já hoje a fisionomia do local, do rio e da própria cidade ribeirinha é completamente outra: um abraço de ferro une as duas margens do Tejo como

um novo ex-libris tornando mais imponente ainda a embocadura do vale e modificando o cenário do seu estuário.

Mas não foi por toque de varinha mágica que tudo isto nasceu — trabalho, ordenação e recursos técnico-administrativos notáveis.

As imagens, que se seguem, dão a ideia exacta desse trabalho, da técnica da obra na sua constante evolução, desde que nasceu até que se conjugaram a força de vontade, o sentido de colaboração e a inteligência



• A PONTE

1 — Um aspecto da execução das fundações das torres principais. Pode ver-se o caixão flutuante metálico do pilar sul, que serviu de molde à estrutura de betão — órgão resistente da fundação.

O caixão com o comprimento de 40,7 m e a largura de 23,8 m, dispunha de 4 filas de pozos cilíndricos com 4,70 m de diâmetro, ocos, por onde se fazia a dragagem dos lodos e areias.

A primeira secção desse caixão foi construída na praia de Algés, onde foi lançada à água, sendo depois rebocada e ancorada no local apropriado. Em seguida, deu-se início ao seu afundamento, aumentando o seu peso com betão lançado no interior do caixão, após o que se procedeu à montagem de novas secções periféricas e troços das paredes cilíndricas. Procedendo-se alternadamente a cargas de betão e montagem das secções metálicas, o caixão foi afundado até atingir a rocha basáltica, depois de atravessar uma camada de lodo e outra de areia, num total de 80 m de profundidade.

Na fotografia vê-se a operação de extracção dos lodos pelos pozos cilíndricos interiores. As campânulas, que cobrem alguns pozos, permitiam, por injeção de ar comprimido, controlar a flutuação do caixão.

2 — A montagem das torres metálicas. Até à altura de 50 metros, as secções que compõem as torres foram colocadas por uma grua flutuante. A partir daí, as outras secções foram montadas por uma grua ligada à torre e que permitia erguer 3 secções de 10 m de altura, subindo depois pelas fixadas anteriormente até colocar a do topo. A altura total das torres é de 190 m acima do nível médio das águas.

Ao fundo, a torre norte já concluída.

3 — Para permitir o trabalho de fixação dos cabos principais, foi necessário montar um passadiço provisório de serviço, conhecido por «passadiço do gato». Depois de fixados no topo dos pilares e nas ancoragens os cabos de suporte, foi lançada a rede, que ia deslizando por esses cabos até ficar esticada, operação que se observa na imagem.

4 — Um aspecto das guardas da ponte.

5 — A fixação dos arames de aço. Para a obra, foram utilizados arames de aço com ranhos maciços de 4 arames de 5 cm de diâmetro, com 5 m de comprimento.

No total, foram utilizados por 11 248 toneladas.

6 — Operação de montagem das secções periféricas e troços das paredes cilíndricas. Cada secção pesava 330 toneladas e era transportada por barcaças até ao local de montagem, onde era fixada ao caixão.

7 — Uma vista em vista da margem sul, mostrando o aspecto da obra, enriquecendo o estuário.

8 — Finalmente, a ponte está pronta para a sua finalidade.

• O V

9 — Um aspecto da execução da obra, mostrando a ponte em construção, com a torre norte já concluída.

10 — O viaduto provisório de serviço, conhecido por «passadiço do gato», montado no topo dos pilares e nas ancoragens.

RESTAURANTE

UMA JANELA ABERTA SOBRE

ALMOÇOS • LANCHES •

COM SERVIÇO REORGANIZADO
SOB A ORIENTAÇÃO DE MA

FEIRA INTERNACIONAL D

PRAÇA DAS INDÚSTRIAS — T

ENTRADA PRIVATIVA • AM
DE ESTACIONAMEN

GIGANTESCA DA-CONSTRUÇÃO

a embocadura do vasto porto de Lisboa

que tudo isto nasceu — resultou de muito
vos notáveis.

ta desse trabalho, documentando a his-
nasceu até que se concluiu, e em que
laboração e a inteligência.

4—Um aspecto do passadiço de-
pois de concluído e com as
guardas de segurança.

5—A fiação dos cabos principais.
Para esta interessante fase da
obra, foram fixados no passadiço
pórticos, onde se apoiavam cabos
de vaivém e se fixavam duas rodas
com ranhuras que, partindo dos
maciços de ancoragem, colocavam
4 arames de aço de alta resistên-
cia, com 5 mm de diâmetro, em ca-
da viagem simples.

No total cada cabo é formado
por 11 248 desses fios e pesa 4000
toneladas. O comprimento total dos
arames utilizado é de 54 200 km.

6—Operação de montagem da vi-
ga de rigidez. Esta peça es-
trutural, contínua de ancoragem a
ancoragem, com 2300 metros de
comprimento, foi executada por
seções pré-montadas no estaleiro.
Cada secção, com peso médio de
330 toneladas, era transportada em
barcaças até ao local apropriado,
onde era elevada à posição final,
ficando suspensa do cabo princi-
pal pelos pendurais. Na imagem,
vê-se uma secção prestes a ser
 içada.

7—Uma vista geral da ponte, já
em vias de conclusão, tomada
da margem norte. Nesta fase, o
seu aspecto era já imponente e ele-
gante, enriquecendo a panorâmica
do estuário do Tejo.

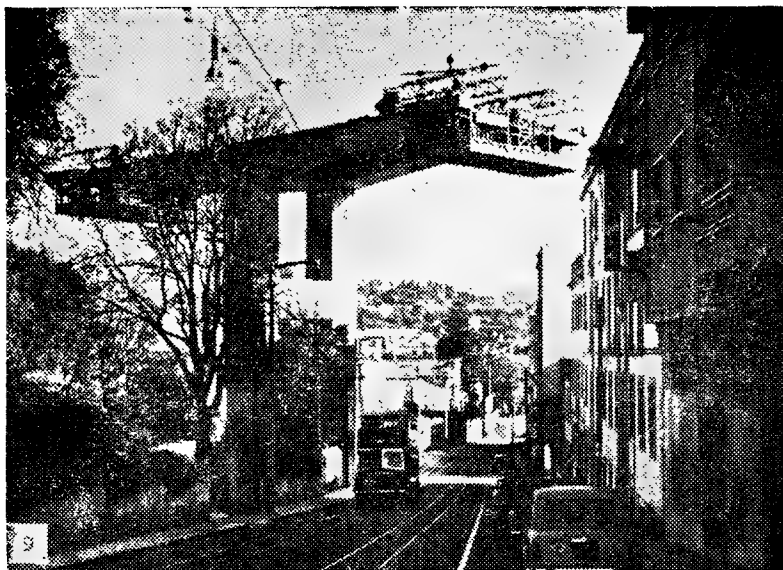
8—Finalmente, a ponte suspensa
está terminada e o seu aspec-
to grandioso integra-se perfeita-
mente na paisagem, para além da
sua finalidade utilitária.

• O VIADUTO

9—Um elucidativo pormenor da
execução do grande viaduto
norte de acesso à ponte e que pas-
sa por cima de terras e casario do
vale de Alcântara.

Não foram utilizadas cimbres ou
andaimes pelo que se reduziram
ao mínimo os incómodos ao público
e as expropriações que seria pre-
ciso executar.

10—O viaduto foi concluído. Es-
ta importante obra de arte
assegura a ligação entre a ponte e
os seus acessos da margem norte.
Tem cerca de um quilómetro de
extensão e uma altura máxima de
70 metros. O seu tabuleiro tem já
largura para comportar 6 vias de
trânsito. Está preparado para, mais
tarde, suportar um tabuleiro me-



tálico apoiado nas vigas transver-
sais que ligam as pernas dos pilares,
destinado à via férrea dupla,
quando na ponte for instalada a
linha férrea. É uma das maiores
obras do Mundo, no seu género. A
imagem foi colhida num troço do
viaduto sobre a zona de Alcântara.

• OS ACESSOS

11—Uma vista de uma estrutu-
ra rodoviária integrada na
via de acesso à auto-estrada do Es-
tádio Nacional. Na imagem podem
observar-se as épocas marcadas pe-
lo tipo de estruturas focadas: o
antigo aqueduto das Águas Livres,
o viaduto Duarte Pacheco e a ac-
tual estrutura de acesso ao viaduto
da ponte.

12—Na empreitada da constru-
ção da ponte, foram inclui-
dos 20 quilómetros de auto-estra-
das de elevado nível técnico. Nes-
sas vias estão integradas 32 estru-
turas de betão, de várias dimen-
sões. Na imagem, vêem-se três des-

as estruturas, muito elegantes e
de tipo ainda não usado anterior-
mente no nosso País. As duas es-
truturas, que passam sobre a Ave-
nida de Ceuta, e permitem ligação
directa da ponte à Avenida Duarte
Pacheco, têm cerca de 300 m de
comprimento e, uma delas, a al-
tura de 30 metros. Assim como a
ponte também todas as vias de
acesso são iluminadas, segundo as
mais modernas concepções de lu-
minotecnia.

13—Na margem sul, o acesso
directo à ponte faz-se por
uma auto-estrada com 11 quilóme-
tros de comprimento, terminando
no Fogueiteiro, onde se liga à ac-
tual estrada para Setúbal e Sesim-
bra. Este acesso será integrado,
mais tarde, à auto-estrada do Sul,
em direcção ao Algarve. A imagem
foca o nó de ligação à auto-estrada
da Caparica, em construção, e a
Cova da Piedade, formando um
clássico «trevo» rodoviário que,
com os seus ramais, ocupa uma
área de 16 hectares.

Os materiais utilizados na construção da ponte

A Ponte de Lisboa é uma pon-
te metálica em que os elemen-
tos principais são a viga conti-
nua de 6 tramos, as ancoragens,
os cabos principais, as torres e
as fundações.

A viga continua com 2.300 me-
tros de comprimento total, tem
1.013 metros de vão central, 484
metros em cada um dos vãos
laterais e cerca de 100 metros
de vão em cada um dos três tra-
mos terminais.

Esta viga tem o peso total de
22 000 toneladas e cerca de 11
metros de altura. As ancora-
gens dos cabos principais pesam
cerca de 260 000 toneladas, e
nelas foram utilizadas cerca
de 100 000 m³ de betão, a amarra-
ção dos grandes cabos de sus-
pensão faz-se por intermédio de
37 barras que transmitem a es-
tas ancoragens forças horizontais
de 25 000 toneladas.

Os cabos principais, nos quais
se utilizou fio de aço de muito
alta resistência, fortemente gal-
vanizado com o diâmetro de
4.877 mm, pesam cerca de 8000
toneladas.

O numero de fios de cada ca-
bo é de 11 248 e o comprimento
total do fio utilizado foi de
54 200 km — o suficiente para
dar uma volta e meia à Terra
pelo Equador.

As torres, das quais se des-
tacam as duas grandes torres
construídas sobre fundações si-
tuadas no rio, pesam cerca de
12 000 toneladas. Têm 190,5 me-
tros de altura acima do nível
médio das águas e são consti-
tuídas por 21 andares com altu-
ra média de 9 metros, ligados
por parafusos de alta resistên-
cia.

As fundações, das quais se
destacam as das torres princi-
pais, foram construídas utili-
zando caixões metálicos com a
dimensão máxima de 40x23 me-
tros, na torre sul, onde atinge
a profundidade de 80 metros
abaixo do nível médio das
águas.

O tabuleiro actualmente pre-
parado para 4 faixas de roda-
gem, duas em cada sentido, e
um separador central de 60 cm
de largura permite um escoamento
de 6000 veículos por ho-
ra.

As duas faixas interiores são
constituídas por grelha metáli-
ca aberta, pois verificou-se ser
isso a maior vantagem para
as acções dinâmicas do vento.

As exteriores são constituídas
por grelha metálica fechada,
preenchida com betão de agre-
gados leves, pela primeira vez
utilizado em Portugal, e sobre
este assente o tapete betumino-
so constituindo a camada de
desgaste.

Está previsto que, mais tar-
de, se for necessário, o separa-
dor seja retirado e a ponte fi-
que com cinco vias de circula-
ção, três num sentido e duas
no outro, conforme se julgar
conveniente.

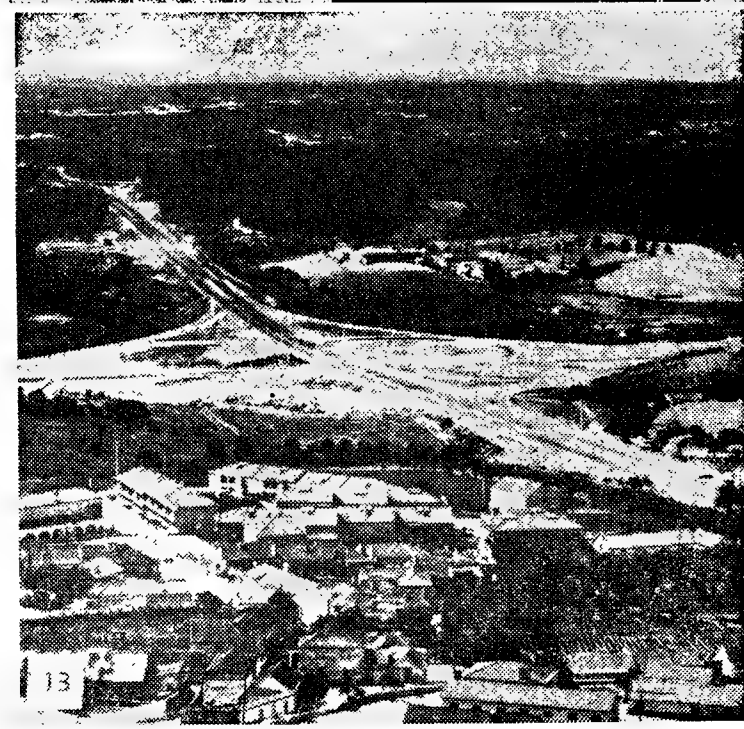
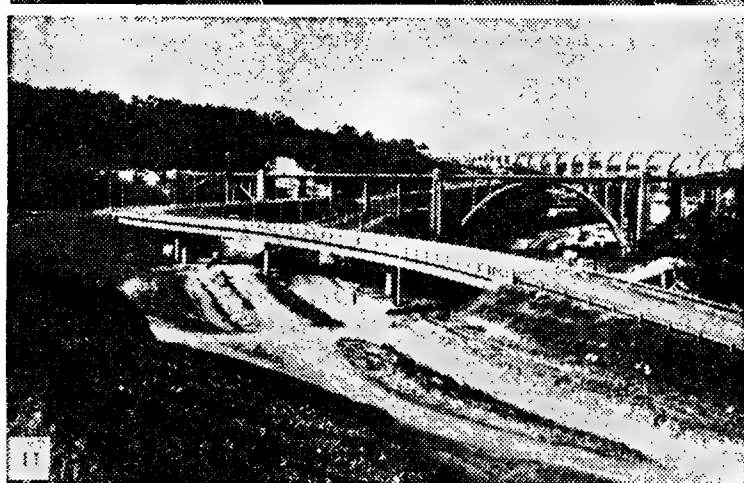
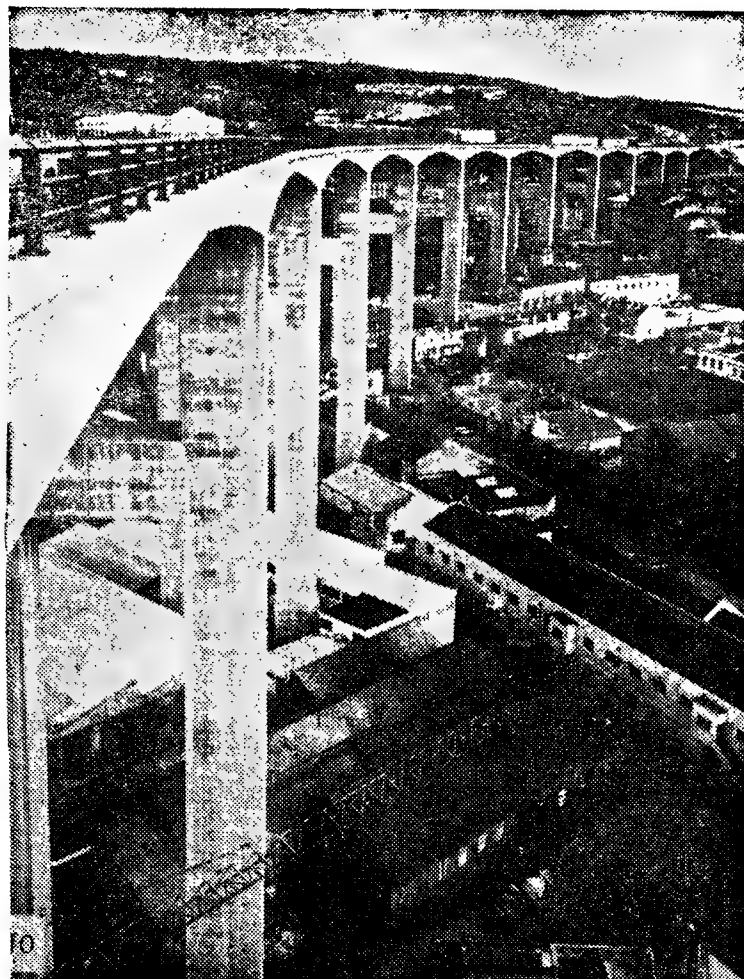
A ponte está iluminada por
candelieiros afastados de 30 me-
tros e colocados em ambos os
lados do tabuleiro.

Foram montadas 72 600 tonela-
das de aço e gastaram-se 300 to-
neladas de tinta para a sua pin-
tura.

O viaduto sobre a zona de Al-
cantara, com o comprimento to-
tal de cerca de 1 km, é uma es-
trutura onde as possibilidades
da engenharia foram postas à
prova, dadas as condições difí-
ceis de construir uma obra de
arte sobre a zona de Alcântara,
sem interferir com a vida desta
zona da cidade.

Por isso lançou-se mão dos
mais modernos processos de
construção.

Assim, os pilares, que são de
betão armado, têm a forma de
quadrado com 5 metros de lado,
e são ocos, com paredes de 40 cm
de espessura e foram executados
com moldes deslizantes, sendo a
sua construção em trabalho con-
tinuo — 24 horas por dia.



URANTE FIL

ELA ABERTA SOBRE A PONTE

• LANCHES • JANTARES

SRVICO REORGANIZADO

ENTACÃO DE MANUEL DIAS

TERNACIONAL DE LISBOA

AS INDÚSTRIAS — TEL. 639048

PRIVATIVA • AMPLO PARQUE
ESTACIONAMENTO

PÁGINAS CENTRAIS

Diário de Lisboa — MAGAZINE // Diário de Lisboa — MAGAZINE // Diário de Lisboa

6
AGOSTO
1966

A PONTE VISTA PELAS CRIANÇAS

Para ser integrada nas realizações comemorativas da inauguração da ponte sobre o Tejo, o Ministério das Obras Publicas solicitou, em 21 de Maio do corrente ano, ao Ministério da Educação Nacional, a realização de uma exposição de produções infantis subordinadas ao tema «A Ponte vista pelas crianças».

Nesse sentido, o Ministério da Educação Nacional designou, em 1 de Junho, o professor Calvet de Magalhães para proceder à organização da exposição e aprovou, subsequentemente, as respectivas normas regulamentares que o nosso jornal publicou na devida altura.

Constituiu-se depois uma comissão sob a presidência daquele nosso presado colaborador, constituída pelos professores D. Isabel Maria Cottinelli Telmo, arquitecto Antunes da Silva, professoras D. Maria Manuela Marques da Costa, D. Maria Gonçalves Ramalho, D. Maria de Fátima Tavares, D. Rosinda Gomes e arquitecto Eugénio Correia, pelo Ministério das Obras Publicas.

Os trabalhos dos concorrentes ascendem a 1700, corres-



Um dos trabalhos concorrentes é a antevisão da cerimónia da ponte. Trata-se de um trabalho colectivo, da autoria de Ana Belo Jordão (11 anos) e Maria Borges Caeiro (12 anos) ambas alunas da Escola Técnica Elementar D. António da Costa, de Almada.

pondendo a 241 escolas primárias, 74 escolas técnicas, 42 liceus, 31 escolas infantis e 82 colégios particulares do Continente e Ultramar e foram distribuídos em quatro grupos de trabalhos individuais: 4, 5, 6 e

7 anos; 8, 9 e 10; 11 e 12; 13 e 14 e em trabalhos colectivos. A cada grupo foram atribuídos três prémios e diversas menções honrosas. A exposição, que ocupa a galeria superior do Pavilhão Norte da F. I. L.,

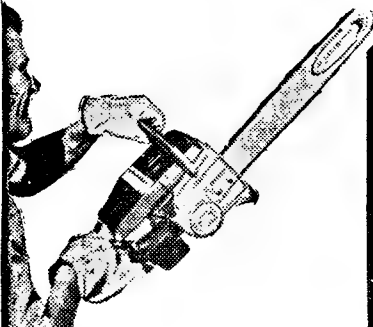
apresenta cerca de 4000 dos trabalhos dos concorrentes. O Ministério da Educação Nacional editou um catálogo, com reproduções a cores, cujo nível pedagógico e gráfico merece os melhores encómios.

FRIGORÍFICOS

HOOVER

FRIGORÍFICOS

McCULLOCH



MOTO-SERRAS

Muito potentes, leves, resistentes, práticas, bem assistidas e a preços razoáveis. 9 modelos diferentes. Acessórios e peças. Oficina especializada.

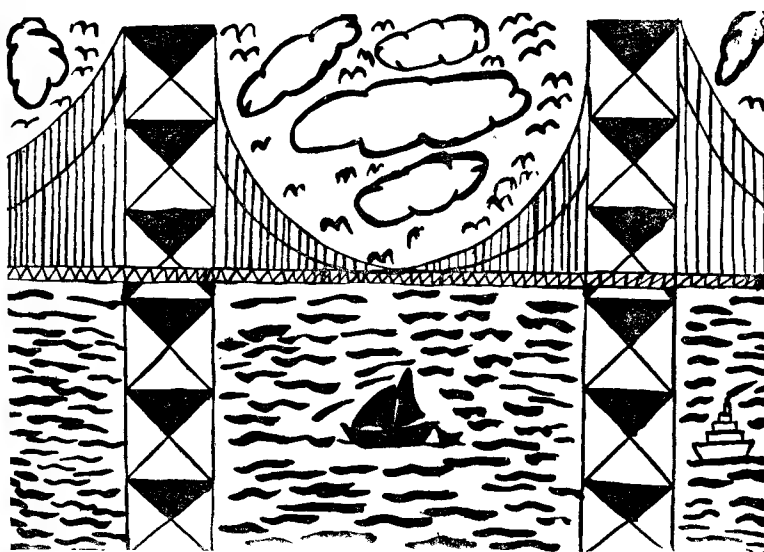
RECTIFICAÇÃO DE LAMINAS-GUIA DE QUALQUER MARCA
H. CABRAL & SARZEDAS, LDA.
Rua da Correnteza, n.º 35-A
Telefone 63 97 37 Lisboa

LUSTRES

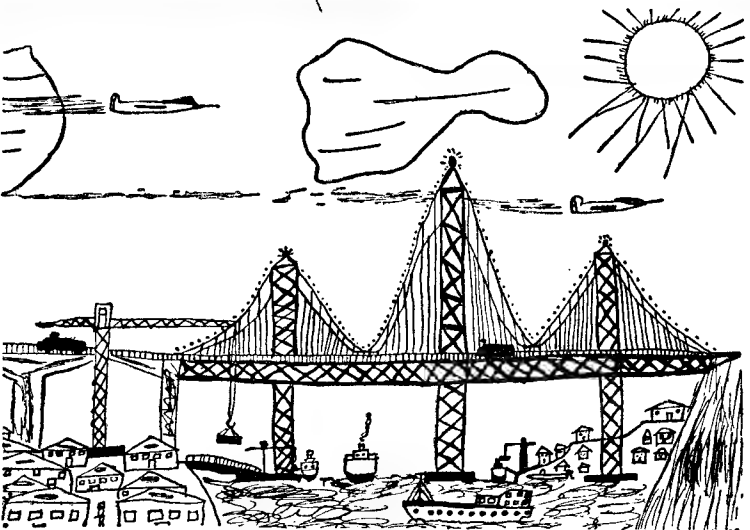
Fazemos novos, reparamos, transformamos ao gosto do cliente. Fábrica Av. 5 de Outubro, 203, r/c, Esq. Tel. 771639. Encerrado para férias de pessoal de 14 a 28 de Agosto. (Ao Campo Pequeno)



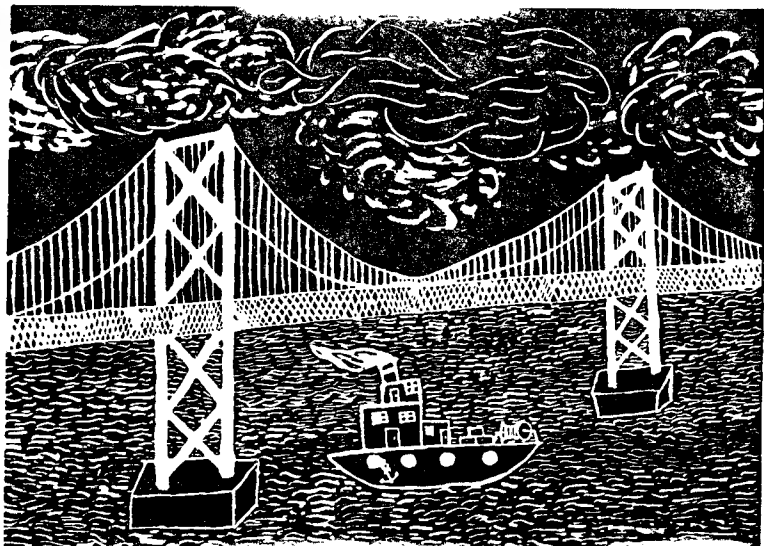
Entusiasmadas com o tema, as crianças deram livre curso ao seu talento



Desenho de Adalberto dos Santos Faria (13 anos) aluno da Escola Técnica Elementar Manuel da Maia

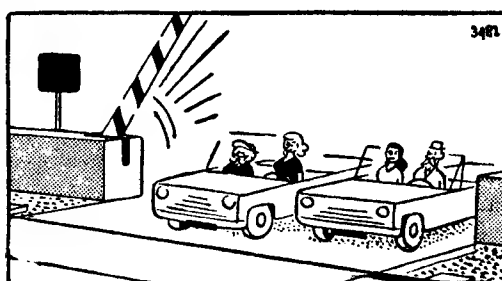
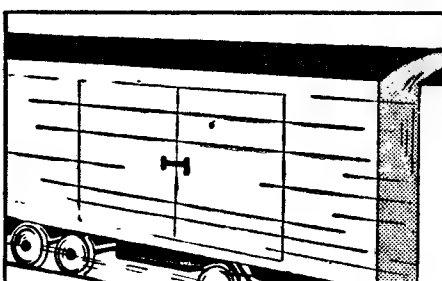
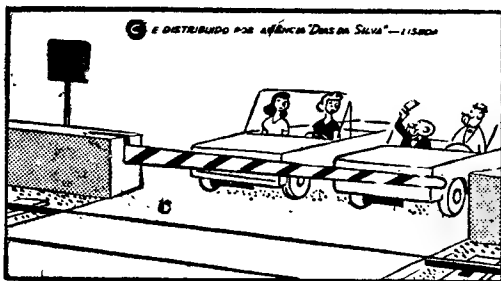


Trabalho de Rui Manuel Leonard Baptista (11 anos) aluno da Escola Técnica Francisco de Arruda



O trabalho de José Manuel de Jesus Gonçalves (12 anos), aluno da Escola Técnica Elementar Pedro de Santarém

AVENTURAS
DO TIO
CARLOS



(CONVERSA ÍNTIMA)

CONSULTA

Sou casada e tenho três filhos. De comum acordo, e pensando que poderíamos melhorar a nossa situação económica, o meu marido foi há doze anos para o Brasil. Nos primeiros tempos escrevia-me e mandava-me dinheiro com regularidade. Há cinco anos, porém, tanto as suas notícias como o envio de dinheiro sofrem grandes interrupções.

Temos aqui umas propriedades, e, com o seu pequeno rendimento e o meu trabalho, e com a ajuda irregular que me vem do Brasil, lá criei e eduquei os filhos, que já estão empregados.

Há uns tempos, meteu-se-me na cabeça ir ter com o meu marido, quando os pequenos estivessem arrumados. Chegou esse momento. Mas, como para ir terei de vender as propriedades, porque não tenho dinheiro para saldar uns compromissos que tomei e para as viagens, estou sem saber o que deva fazer. Eu posso vendê-las porque tenho procuração do meu marido; e é essa a minha vontade. Mas não me arrependerei?

RESPOSTA

Como posso responder-lhe? Lá que é arriscado, isso é.

Pergunto se nunca pôs o problema nesses termos a seu marido, e se ele lhe respondeu. Penso que isto é o que tem a fazer, em primeiro lugar. Simultaneamente, procurar saber concretamente qual é a situação dele: profissional, económica e particular.

Não dispondo de recursos fi-

nanceiros suficientes para ir, voltar e continuar aqui a sua vida (na hipótese de ter que regressar), acho que não deve correr a aventura de ir assim, sem nada saber do que se passa por lá. Vem vê, o seu marido pode ter uma vida difícil, quanto a dinheiro; e, sob o ponto de vista afectivo, doze anos é muito tempo, minha amiga, e o mais natural é que exista uma ligação mais ou menos estável.

Portanto, o que lhe aconselho, é que lhe escreva, num tom compreensivo, sem recriminações, pedindo-lhe que responda com franqueza absoluta.

Agora, tratavam ambos a envelhecer e que os pequenos estão «arrumados», e que, apesar de tudo, conservam a vossa casa e as vossas terrazinhas, querera ele voltar e refazer uma vida modesta mas tranquila e feliz? Procure fazer-lhe sentir que pode contar sempre consigo, com a sua compreensão e a sua ternura. Mas peça-lhe, também, lealdade absoluta. Se é lá que ele prefere ficar, continuando o tipo de vida que lá criou, o melhor que a minha amiga tem a fazer é compreender e aceitar, e construir a sua felicidade — porque há muitas maneiras de ser feliz — com aquilo que ainda possui, e não é pouco: os seus filhos já encaminhados na vida, a sua casa e as terrazinhas com todas as pequenas coisas que lhe são queridas, a sua capacidade de trabalhar e de encontrar no trabalho interesses sempre renovados, etc.

TELMA

Os três patrões

UM rapaz foi oferecer-se para criado a casa de um lavrador; á noite, quando foram cear, deram-lhe uma tigela de caldo. Diz ele:

— Ó meu amo, o caldo está muito quente.

— Pois sopra-lhe.

No dia seguinte o rapaz despediu-se, entendendo lá para si que lhe não convinha servir naquela casa, onde nem tempo dariam para comer. Foi-se oferecer a casa de outro lavrador; aconteceu a mesma coisa; ao começar a comer o caldo, disse:

— Ó meu amo, o caldo está muito quente.

— Pois espera que arrefeça.

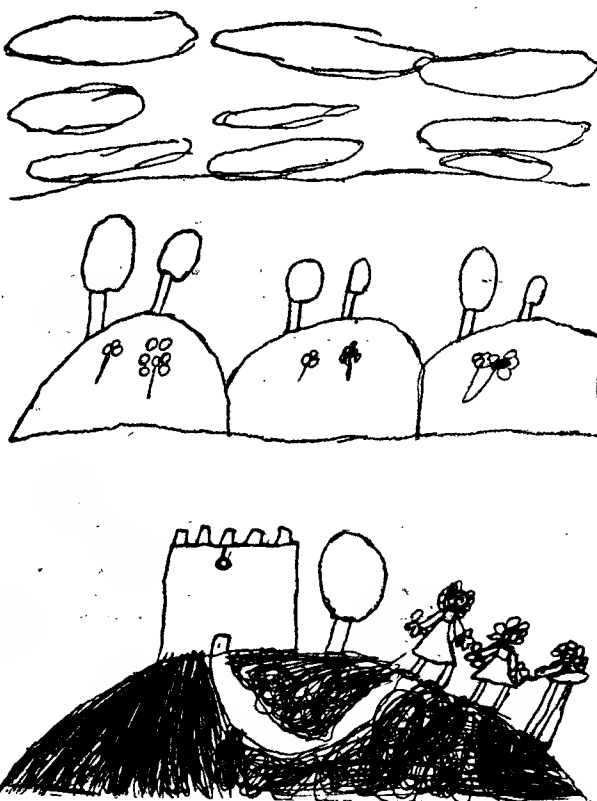
O moço também resolveu não ficar servindo naquela casa, cuidando que lhe dariam tempo sem mais nada. Foi-se embora ao outro dia, e chegou a casa de outro lavrador, que o tomou para o serviço. A ceia disse o moço:

— Ó meu amo, o caldo está muito quente.

— Pois miga-lhe broa.

O rapaz disse lá para si, que aquela era a casa que lhe convinha, e ali se deixou ficar.

Conto tradicional, contado por
TEÓFILO BRAGA



Desenho de Maria José Duarte Barata, de 6 anos, de Lisboa

PESTALOZZI

PESTALOZZI foi um homem importante, ainda hoje lembrado.

Gostava de ensinar as crianças e os adultos.

Nasceu a 12 de Janeiro de 1746 em Zurique. Ele era suíço mas os pais eram de origem italiana.

Era uma pessoa muito boa, mas nem toda a gente gostava dele.

Quando pequeno ia a casa de seu avô que era pastor protestante e o levava a ver os campos e os homens que aí trabalhavam. Então começou a pensar que aquelas pessoas também precisavam de estudar.

Em 1755 quando andava na escola, houve um terramoto e, quando passou, as crianças tiveram medo de ir buscar as malas e os chapéus e ele foi buscar aquilo tudo.

Era muito pobre e um dia foi a uma pastelaria comprar uma guloseima. A menina que estava ao balcão sabia que a família de Pestalozzi vivia com muitas dificuldades e não quis aceitar o dinheiro. Mais tarde foi com esta menina que ele casou.

Quando homem foi viver para

uma quinta e aí juntou os meninos pobres para os ensinar a trabalhar.

Alguns anos depois foi para Stanz viver num convento com 400 órfãos. Essa cidade tinha muitos órfãos por causa da invasão francesa.

Foi ele o fundador da escola primária popular. Aos 50 anos é que foi professor.

O imperador da Rússia esteve na Suíça e um dia recebeu Pestalozzi. Este falava sobre os escravos, dizendo que eles também tinham o direito de viver como as outras pessoas. Enquanto falava, Pestalozzi, entusiasmado, ia avançando sem dar por isso, e o imperador, recuando, até que se encostou à parede e, Pestalozzi, nesta altura pediu desculpa, mas o Czar abraçou-o, impressionado.

Em Yverdon foi director durante 20 anos. Ele era muito bom para as crianças, para os pobres e para os órfãos e foi um grande educador.

(Trabalho colectivo sobre
textos de Maria Teresa,
Ju e Vítor).



O casamento da Carochinha — Desenho de Maria João Santos
Gomes, de 11 anos, de Lisboa



Desenho de Joaquim Manuel
Nunes Sousa, de 11 anos

QUADRA

Nossa Senhora faz meia
Com linha branca de luz:
O novelo é a Lua-Cheia,
As meias são p'ra Jesus.

ANTÓNIO NOBRE

NOTÍCIA

O meu milho nasceu no dia 19-10-65. Foi o primeiro a nascer. Quando o vi tinha cerca de 1 cm e morreu com 49,5 cm, por várias razões: a lata era pequena, a luz não lhe dava e também porque me esquecia de o regar.

JOÃO LUÍS
(9 anos)

SOL

Surge a brilhar
Mas não
Como o luar,
O Sol.
Amarelo
No nascente,
Laranja
No poente,
O Sol
Em qualquer
Lugar
Faz o mar
Cantar.

RUI MANUEL
(9 anos)

ALADINO, com a sua lâmpada,



podia estar onde quisesse, sem consultar uma agência de viagens ou tirar passaporte.

Claro que ninguém desdenharia gozar os privilégios de Aladino...

Que prodígios!

Bastaria um simples desejo formulado em voz alta para se vencerem as barreiras do espaço e do tempo.

Mas a lâmpada



Perdeu-se?

Ou nunca existiu?

A de Aladino é verdade que nunca passou de um sonho — o sonho bem humano de anular distâncias e pôr a Terra inteira ao alcance da mão.

Outras lâmpadas porém existem: cada qual pode escolher



a sua, talhando-a à medida dos seus desejos.

Um livro — por exemplo um livro... Já reparou que não há meio de transporte mais rápido, mais cómodo, mais seguro para viajar não apenas no espaço, mas também no tempo, por qualquer país e em qualquer época, fora da Terra mesmo, e na companhia das personagens que melhor se ajustarem aos seus gostos? Eis o que não deverá faltar nas suas malas, à partida para férias: uns bons livros seleccionados.

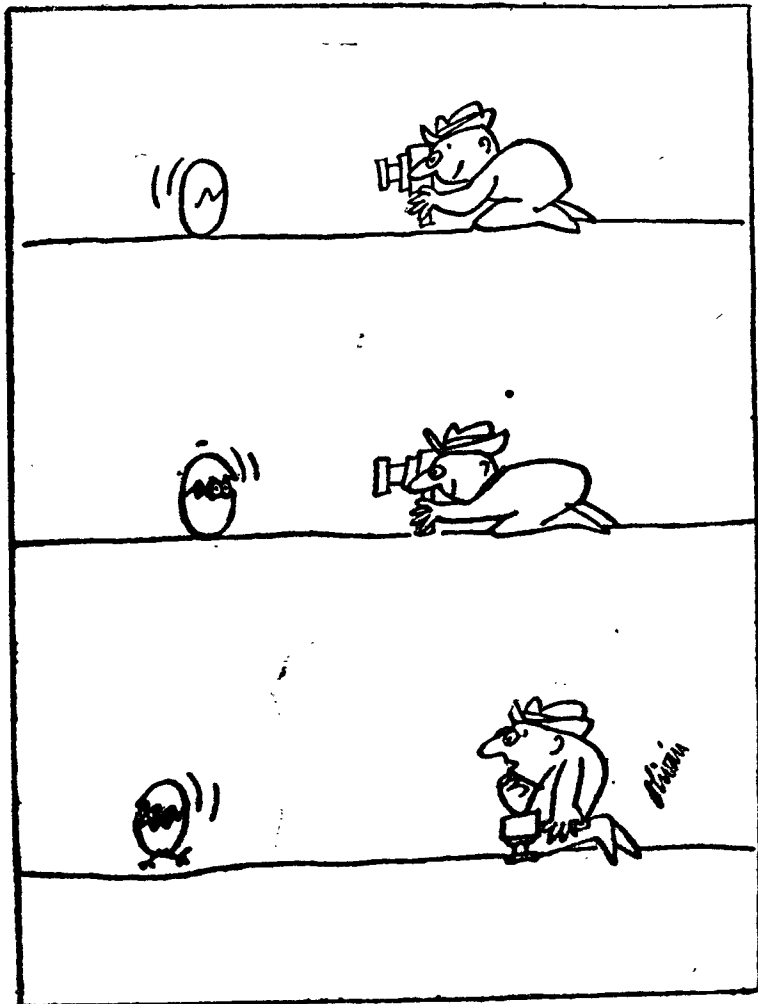
Peça informações a

PORTUGÁLIA EDITORA

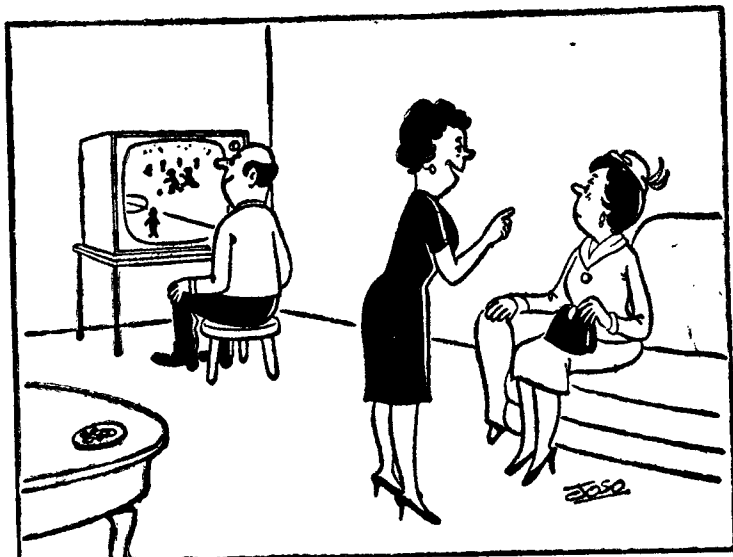
Avenida da Liberdade, 13 — LISBOA - 2

RISO da SEMANA

REVOADA DE GRAÇAS



TIMIDO DE NASCENÇA



— O João manda-te cumprimentos...



— Já me pegaste a tua constipação!

EDIFICANTE!

O cura apresentou há dias um teste bastante embaraçoso: Reuniu os seus pequenos cantores e explicou-lhes longamente o que era o inferno, o céu e o purgatório. Depois para ver se eles tinham compreendido bem a sua explicação disse: «Aqueles que queiram ir para o céu levantem um braço». Todos os pequenos cantores levantaram um braço. Todos, excepto um que disse: — Eu não quero, está lá muita gente.

SERVIU UMA GRANDE CASA

Sofia Desmarest, marquesa de Baroncelli, acaba de contratar uma «bonne» que lhe foi recomendada por um amigo americano.

— Você já serviu numa grande casa? — perguntou a marquesa.

— Já, sim, senhora marquesa. Fui criada de quarto num arranha-céus de Nova York.

QUE DIA É?

Numa rua da Fuseta, no Algarve, três pescadores queriam saber em que dia estavam e discutiam:

ANEDOTAS

QUE DIPLOMA!...

* Duas pequenas, empregadas de escritório conversam... — Pergunto a mim mesma como conseguiste este lugar de dactilógrafa. Havia cinquenta candidatos e tu nem sequer tinhas habilitações.

— Pois vou-te explicar: todas as outras apresentaram os seus diplomas e certificados...

— E tu?

— Eu? eu, simplesmente, apresentei a minha fotografia em biquíni.

QUE PREOCUPAÇÃO...

* Tonito esteve insuportável todo o dia. À noite a mãe, totalmente esgotada, com os nervos arrasados, procura levá-lo ao bom caminho apelando para os seus bons sentimentos:

— Escuta, Tonito, se continuas a ser assim mau, eu fico docente, o médico vem e eu acabo por morrer, depois levam-me para o cemitério num daqueles grandes carros negros...

— Diga-me, mamã — interrompe Tonito — eles deixar-me-ão ir ao lado do motorista?

EXAME

* A senhora Pires entra em casa tarde depois de se ter apresentado ao exame de condução:

O marido interroga-a:

— Então, passaste?

— Não sei.

— Como, não sabes?

— Não, o examinador ainda estava inconsciente, quando eu fui autorizada a sair do hospital.

AMOR

* O amor, diz a menina Manuella, é não sei o quê, que vem de não sei onde e acaba não sei como.

— Hoje, dizia um, é segunda-**DUM JORNAL DE ARKANSAS:**

— Não, dizia outro, é terça.

E não havia maneira de se entenderem.

Um miúdo de seis anos, interveio:

— Não há que discutir, hoje é véspera de amanhã.

NAMORADO EXIGENTE

A «starlette» Nicole Paquin acaba de chegar da Côte d'Azur muito queimada.

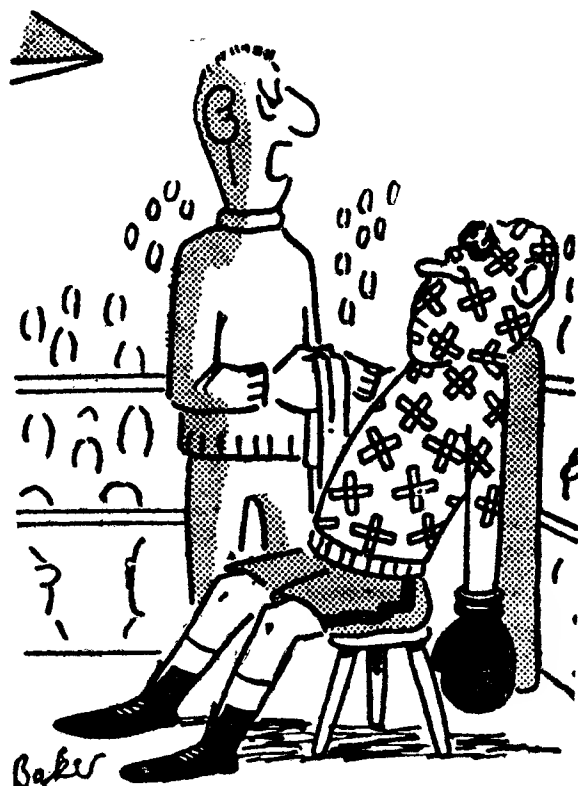
— Não só, disse ela a uma amiga íntima, o meu namorado me enganou acerca do tamanho do seu «yacht», mas ainda por cima que eu estava obrigada a remar.

O governador Faubus, governador do Estado, tinha dito: «Nós amamos muito os negros mas não queremos que eles casem com as nossas filhas».

Bom Hope replicou-lhe nestes termos: «O sr. Faubus pode dizer o que ele quiser, que isso não tem importância alguma, desde o momento que não seja nosso genro».

PREFERÊNCIA

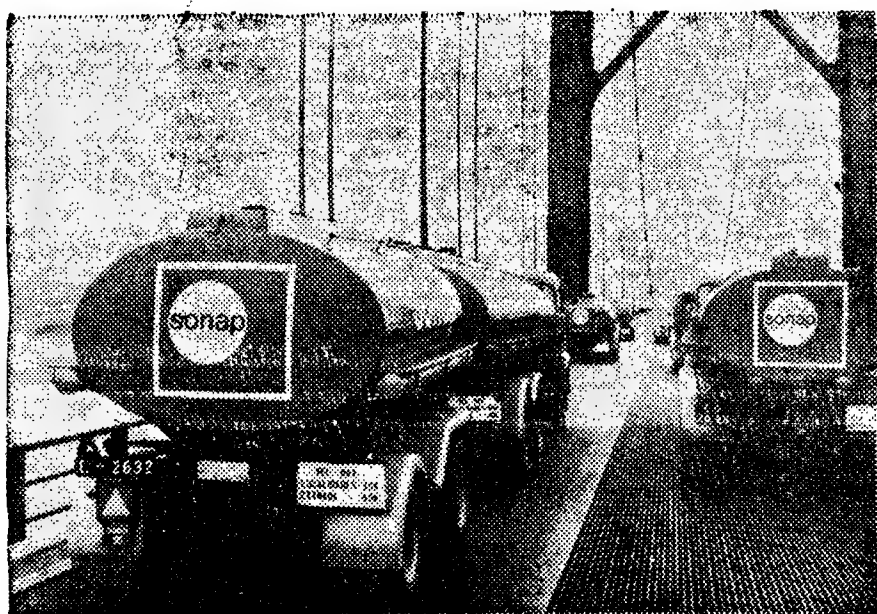
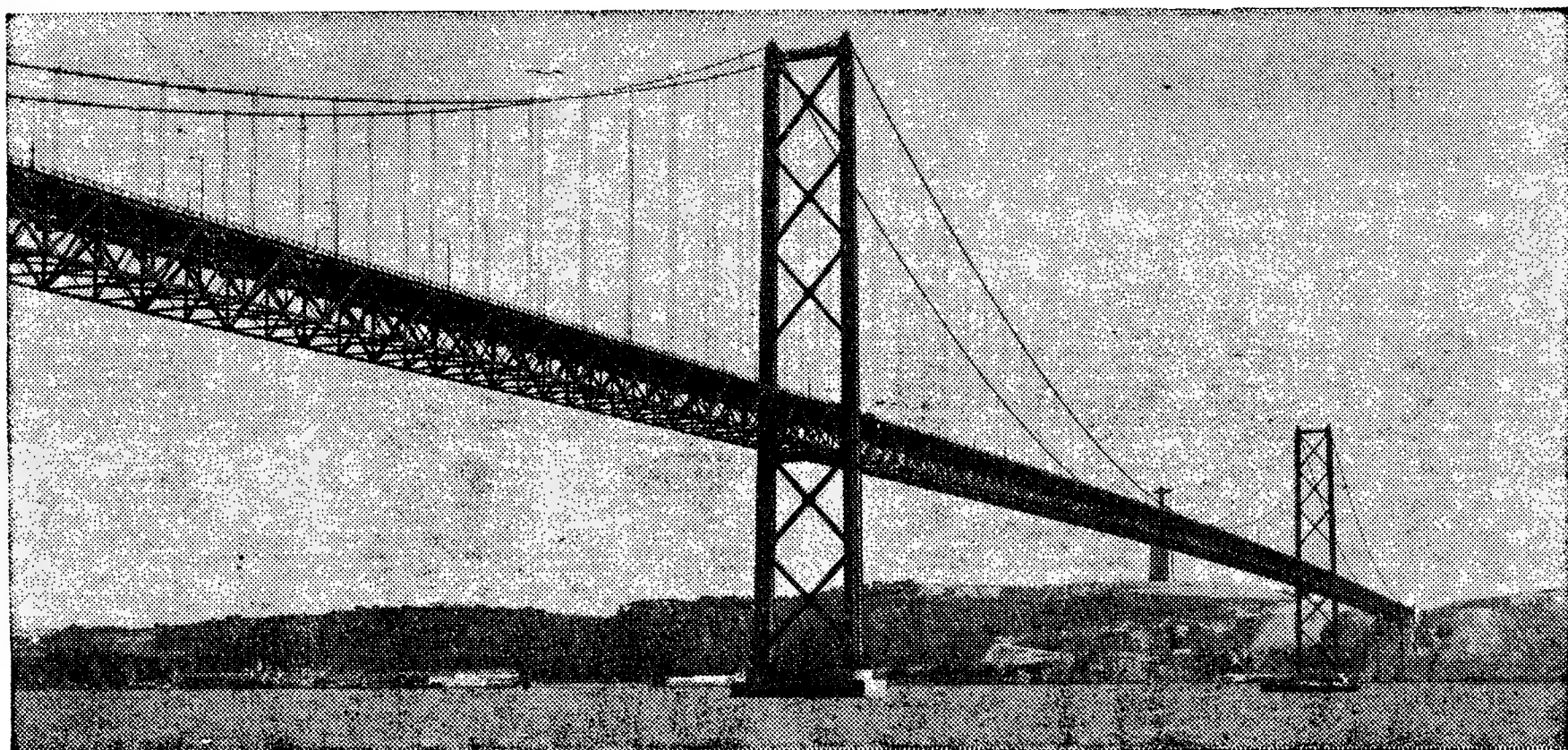
Mathe Altery regressado do Próximo Oriente trouxe este bonito provérbio local: «É preferível ser a cabeça dum burro ao rabo dum cavalo».



— Ainda bem que só falta mais um assalto. Estamos quase sem adesivo.



— Mas é só até ao Natal, querida. Alguém tinha que ser tesoureiro da Penitenciária!



SACOR e sonap
 honram-se com a colaboração prestada na
PONTE SALAZAR

conheça a sua

DE 6 A 12 DE AGOSTO

ESTRELA

GRAFOLOGIA

Publicamos hoje mais análises grafológicas de leitores que nos enviaram as suas letras. Todos os outros que desejem fazê-lo devem enviar-nos, pelo menos, uma página, nunca menos, em papel sem linhas. O texto, não interessa. Podem escrever o que quiserem não esquecendo a assinatura, que é de grande importância, a idade e o pseudónimo. As cartas devem ser dirigidas à grafóloga directora da secção, juntando 15500 em selos. Para uma análise grafológica mais pormenorizada, o leitor deverá enviar 40500.

Carneiro



(De 21 de Março a 20 de Abril)

É escusado dar largas ao carácter impulsivo de que é dotado. Não resolve nada com rebeldias; só pode entrar a marcha dos trabalhos profissionais. Seja menos autoritário e menos exigente com subalternos. Pode fazer-se obedecer com uma certa autoridade, mas com bons modos. Vida sentimental: deixa-se arrastar pelas paixões desapercebadas, não tenta sequer evitar os desgostos que causa à família. Período de grandes oscilações pecuniárias. Tendências pródigas. Período de grandes oscilações pelos órgãos genitais. Dias desfavoráveis: 8 e 11.

Touro



(De 21 de Abril a 21 de Maio)

Falta de previdência, indecisão. A lua em exaltação no signo inclina-o para a ostentação em detrimento da economia familiar. As especulações estão votadas a um decrescimento. Contudo, se tiver perseverança e, sobretudo, se não se deixar influenciar pelas grandes, pode restabelecer o equilíbrio dentro de pouco tempo. Vida sentimental: necessidade insaciável de partir à aventura. Combata qualquer atracção neste período de imaginação fértil. Procure mais estabilidade constituindo um lar. Saúde: boa. Dias desfavoráveis: 7 e 11 (péssimo).

Gêmeos



(De 22 de Maio a 21 de Junho)

Os fortes influências lunares vão saturar a atmosfera já de si carregada de electricidade. Seja prudente ao máximo nos dias 7 e 11. A mentalidade é instável ao extremo, inquieta e predisposta às decisões fustas e aos gestos infelizes. Pode deixar escapar tudo das mãos inevitavelmente. Evite a maledicência de inimigos ocultos por inveja. Vida sentimental: procure reapoderar-se do que perdeu, agar-

rar com ambas as mãos o que está prestes a fugir-lhe, reaver a posse dos bens de que foi esbulhado. Não deixe passar nada pela malha. Não vale de nada ruminar os infortúnios, ande para a frente. Saúde: regular. Dias desfavoráveis: 7, 8 e 11.

Caranguejo



(De 22 de Junho a 23 de Julho)

Tem um dia de sorte magnífica para recuperar e até para exigir, se for preciso, o que lhe pertence de direito. Poder de vontade; actividade intensificada; zelo que se impõe e lhe trará o triunfo, ou uma situação influente. Vida sentimental: grande sensibilidade; imaginação romanesca; falta de senso prático. Solicitações numerosas e ardentes de paixão dos sentidos, mas pouco duradouras. Saúde: grande capacidade de trabalho. Dias desfavoráveis: 7, 8 e 11 (péssimo).

Leão



(De 24 de Junho a 23 de Agosto)

Mercurio vai prosseguir brevemente na sua marcha natural. A inteligência será viva, positiva e construtiva. Não será fácil fazê-lo praticar actos mesquinhos ou desonestos. As suas aspirações mostram-se elevadas. Pode ser brusco, por vezes sarcástico, mas diz o que pensa, franca e lealmente. Faculdades de organização excelentes. Vida sentimental: um pouco inconstante nas afeições. As perspectivas são vastas e de conclusões práticas. Saúde: recuperação fácil. Dias desfavoráveis: 8 e 11.

Virgem



(De 24 de Agosto a 23 de Setembro)

A configuração astral é excepcionalmente benéfica neste período para os nativos e para a Nação, que está sob a influência deste signo. A primeira vaga de optimismo para negociações é susceptível de assegurar êxito futuro. É preciso ter

a consciência do valor das responsabilidades e combater a duplicidade de terceiros. Vida sentimental: serenidade passional, estranha a toda a abstracção amorosa. Precisa de ter confiança em si mesmo, defender as suas opiniões com coragem e lógica decisiva; persuasão e perspicácia. Os dirigentes não podem ficar perplexos, têm de agir com rapidez. É por isso que Mercurio tem asas nos pés. Dias desfavoráveis: 7, 8 e 11 (péssimo).

Balança



(De 24 de Setembro a 23 de Outubro)

A posição da casa X, que diz respeito à plenitude da autoridade sobre o meio em que actua, suscita altruísmo e magnanimidade. É possível que tenha de aborrecer-se com subordinados em litígio, mas não é caso para se mostrar agressivo. O prestígio e nobreza de alma fá-lo-ão compreensivo das pequenas misérias das criaturas. O raciocínio sereno será o melhor conselheiro da situação. Vida sentimental: há contrastes insuperáveis no ser íntimo, na sua vida interior. Faça por libertar-se da tirania de certas relações amorosas, dos conselheiros facciosos e indiscretos. Não se abra com toda a gente acerca das suas actividades e aspirações. Saúde: complicações do metabolismo. Dias desfavoráveis: 7, 8 e 11.

Escorpião



(De 24 de Outubro a 22 de Novembro)

Marte patrono está bem coadjuvado por Jupiter para facilitar a solução dos problemas e situações difíceis de resolver. Precisa, contudo, de orientar a administração dos seus negócios, procurar algo de original, colaborar num intuito comum de interesses em associação. Vida sentimental: satisfação íntima de quem é adulado, amparado, compreendido, com todas as possibilidades de realizar as aspirações. Firmeza na acção como no raciocínio e nas concepções. Encanto pessoal, magnetismo sobre o sexo oposto. Saúde: reaja con-

tra a inquietação nervosa. Dias desfavoráveis: 7, 8 e 11; óptimos: 10 e 12.

Sagitário



(De 23 de Novembro a 21 de Dezembro)

A atracção irresistível do desconhecido, do sonho e da realidade, de aprofundar o que está oculto, torna-o demasiado emotivo para o embate das realidades. Está sujeito a ser ludibriado na sua boa fé. Seja prudente e ponderado com as pessoas desconhecidas. Proceda sistematicamente nos negócios em associação sem levantar disputas nem tensão de irascibilidade. Vida sentimental: certa obstinação ou ideia fixa provocada pela indiferença do sexo oposto. Não se deixe enredar por uma obsessão destrutiva. Afrente a oposição com coragem, sem se preocupar com a opinião dos outros. Saúde: mutação para melhor. Dias desfavoráveis: 7, 8 e 11. Óptimos: 10 e 12.

Capricórnio



(De 22 de Dezembro a 20 de Janeiro)

Saturno dominador do signo é dos mais inexoráveis carrascos do destino. A medida que passam os anos, vai acumulando as obstruções, as degenerescências, no organismo como na vida. A sua natureza intrínseca é obstrução tenaz e marca os pontos fracos da natividade. Os seus aspectos, adversos neste período, são implacáveis e necessita de todo o fervor da fé para esperar que as coisas mudem. A Natureza já dotou os nativos com o espírito de sacrifício, de renúncia como em nenhum dos outros signos. O espírito profundo, penetrante, ajudá-lo-á a vencer os obstáculos. A provação é em geral o castigo que leva ao bom caminho. Saúde: neurastenia. Dias desfavoráveis: 7 e 8.

Aquário



(De 21 de Janeiro a 19 de Fevereiro)

A oscilação entre os dois extremos das ideias e das pessoas dá-lhe uma excentricidade de carácter, maneiras extravagantes que fazem lembrar seres vindos de outros planetas. A configuração concede-lhe um espírito inventivo; boa intuição para os estudos singulares, descobertas científicas, etc.; Urano governa o éter, que permite uma acuidade sensorial às forças subtis da natureza. Vida sentimental: augura bom casamento para o sexo feminino. Cônjuge intelectual, idealista, mas muito independente, obstinado nas suas convicções. Saúde: frigidez sexual; fenómenos patológicos. Dias desfavoráveis: 7, 8 e 11.

Peixes



(De 20 de Fevereiro a 20 de Março)

A sobreexcitação vital tende a avantajá-lo pelo orbe lunar, mas se se empenhar em levar a bom termo os empreendimentos imediatos, terá ocasião de progredir e de consolidar uma situação vantajosa para o futuro. Tem de pôr à prova uma consciência exemplar do sentido das responsabilidades. Vida sentimental: reflicta, adopte uma atitude hermética; não precipite os acontecimentos sem estar seguro da colaboração. Não se deixe levar só pela intuição; seja realista. O casamento necessita de maturidade. Saúde: grande atracção pelo sexo oposto; fraqueza, esgotamento. Dias desfavoráveis: 7, 8 e 11.

SIBYLLA

VIOLETA — Temperamento artístico — a musica deve ser o seu fraco — vê tudo pelo lado belo e, daí, as muitas desilusões que tem tido. Vive um pouco na lua e faz castelos no ar. A sua imaginação viaja pelos países das mil maravilhas, passa horas entregue a sonhos irrealizáveis e, quando acorda, está deprimida, sente um vácuo em volta de si. Reaja, receba os acontecimentos como são e nada de fantasias. Crie complexos e dificilmente ver-se-á livre deles.

ARVORE — Coordenação de ideias, compreensão rápida, mas pouca sinceridade e bastante dissimulação. É capaz de manter uma grande conversa e, no fim, ri-se por ter dito tudo ao contrário do que pensava. É espírito de contradição e teimoso. Vontade fraca, mas com arrancos de saber aquilo que quer e de nunca se deixar influenciar por ninguém. Além disso tem um óptimo coração e é estruturalmente sério.

M.^{me} RENIER

TERMAS DE CASTELO DE VIDE

«A SINTRA DO ALENTEJO»

Uma das mais aprazíveis estâncias de tratamento e repouso do País

Óptimo clima

Abertas até 30 de Setembro

Inigualáveis na terapêutica hidrologica de: Diabetes-Hipertensão e doenças de: Fígado-Pele-Estômago-Intestinos Rins

Balneario moderno
Nova Direcção Clínica

Boas instalações hoteleiras

Informações:
Empresa das Aguas - Tel. 98

DOMINGO, 7 DE AGOSTO

Excursões da C. P.
em colaboração com a E. G. T.

LISBOA A LAGOS, MEIA PRAIA, SAGRES, CABO DE S. VICENTE, E VOLTA

(compreendendo a travessia do Tejo, entre Lisboa (Terreiro do Paço) e Barreiro, viagem em comboio automotor «Foguete» (ar condicionado), entre Barreiro e Lagos, e circuito turístico por estrada, com almoço no restaurante «O Navegador», em Lagos).

Preço em 1.^a classe 275\$00

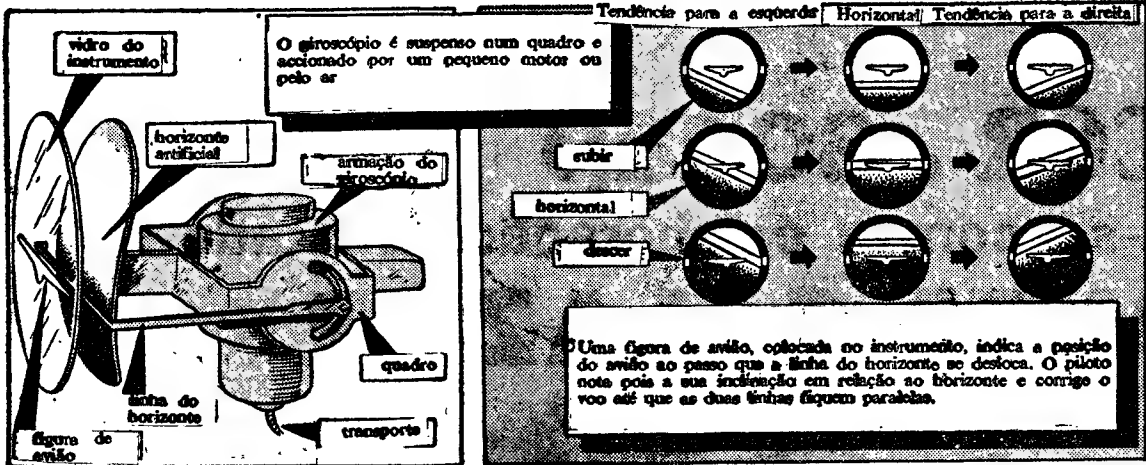
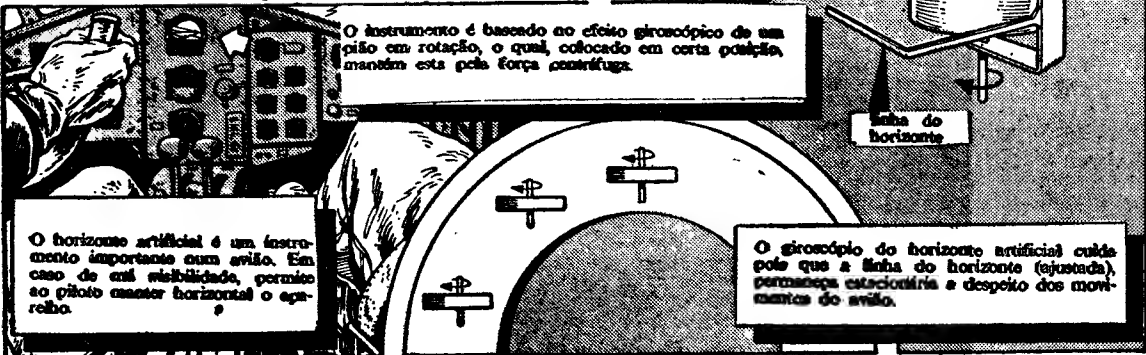
LISBOA A PORTIMÃO, E VOLTA

(só transporte em caminho de ferro) 132\$00

LISBOA A LAGOS E VOLTA (só transporte em caminho de ferro) 140\$00

Partida da estação de Lisboa (Terreiro do Paço), às 6.35 horas, com chegada à mesma estação às 0.05 horas. Bilhetes à venda nas estações de Lisboa (Rossio), Lisboa (Santa Apolónia), na Empresa Geral de Transportes (Rua do Arsenal, 124, 1.^o) e nos Despachos Centrais do Caminho de Ferro, em Lisboa.

O HORIZONTE ARTIFICIAL



discos
novidades em discos

ANTÓNIO CALVÁRIO
MARIA JOSÉ VALÉRIO

Ainda as festas dos Santos Populares se não esqueceram e já um novo disco nos vem recordar as marchas do Estoril, nas vozes de Calvário e Maria José Valério.
De arquinho e balão, els os

artistas a interpretarem as criações de Frederico José Valério — autor das músicas — e de Ferreira de Andrade e Nelson de Barros, que assinam as letras de «Marcha da Costa do Sol», «Marcha do Arralal», «Marcha do Estoril» e «Santo António do Estoril».

Gravação A Voz do Dono.
LEM 3168 45 r.p.m.

O YOGA NO BRASIL

• QUEM É CAIO MIRANDA

A palavra YOGA nasceu da sua raiz YUG e significa união.

O YOGA é um dos seis sistemas de filosofia brámana. Foi fundado por Patanjali, que viveu 200 anos antes de Cristo e é considerado justamente o «Pai» do Yoga.

Trata-se de um método pelo qual cada um obtém um «controle» dos seus poderes latentes e é o meio mais perfeito para alcançar completa auto-realização.

Há diversos tipos de Yoga:

Hatha, Râja e Laya, sendo estes os mais praticados.

O mais popular é o Hatha-Yoga (HA significa Sol e THA Lua), ciência que trata da saúde e equilíbrio perfeitos. Com os exercícios seguidos por este sistema, obtém todos os praticantes uma excelente saúde, equilíbrio psicossomático e rejuvenescimento.

O Laya-Yoga é a «obtenção da paz subjectiva pela dissolução da consciência individual, substituindo-a pela cósmica».

LAYA significa dissolução. Angustiados, nervosos e deprimidos, têm encontrado curas com este sistema.

O Râja-Yoga (Yoga-Real) é a mais «alta forma de Yoga e trata de trazer para o domínio do homem todos os seus corpos, passando a criatura a ser dona dele e não sua escrava». Ótimo para a auto-realização espiritual.

O Hatha-Yoga está a interessar não só os leigos como filósofos, estadistas, cientistas, homens de negócios, artistas famosos e médicos. Para comprovar esta asserção basta citar que o grande matutino brasileiro «Diário de Notícias» resolveu organizar um curso de Hatha-Yoga para médicos, a cargo do professor Caio Miranda. Com duração de oito semanas, constou o curso de conferências acompanhadas de demonstrações.

No fim, foram apresentados casos de recuperação, mediante aliança da terapêutica médica com a disciplina yogui. Mongoloides, alérgicos e asmáticos, portadores de problemas da coluna, crianças excepcionais e neuróticos, prestaram seu depoimento pessoal e fizeram demonstrações de Hatha-Yoga. Eminentíssimas figuras da classe médica, ministros do corpo diplomático, professores e elementos da melhor sociedade

por
MARCOS FERRO

brasileira, assistiram interessadíssimos.

No Brasil é notório o interesse dos médicos pelo Yoga. Cerca de 60% dos alunos de Caio Miranda têm sido encaminhados por médicos que cada vez mais reconhecem nas práticas yoguis valioso coadjuvante na cura de diversas doenças, principalmente as psicossomáticas. Assim, o Yoga obtém uma vitória retumbante conquistando para o seu terreno a classe médica. Só no Instituto de Yoga no Rio de Janeiro frequentam as suas aulas 29 médicos.

É a Caio Miranda que se deve esta elevação do Yoga, pela sua competência e experiência.

Caio Miranda é o pioneiro e introdutor do Yoga no Brasil.

Em trinta anos de estudos, pesquisas e experiências, chegou à conclusão de que só interessa a parte científica do Yoga, «deixando o misticismo mórbido para os orientais», pois, na sua opinião, é «mais nobre viver pela humanidade, lutando, do que se queimar vivo, fugindo da peleja».

Brilhante general do Exército brasileiro, preferiu abandonar a carreira militar para se dedicar com verdadeiro apego a tão bela filosofia.

A adaptação que Caio Miranda fez de ideias e práticas orientais ao modo de ser do homem ocidental, sem insistir no plano místico, tem obtido por parte dos americanos certa repercussão.

É sabido que, na Índia, de onde o Yoga é originário, não se nota qualquer avanço. O Ocidente, mais apetrechado cientificamente, tem elevado o Yoga, aperfeiçoando-o.

A grande empresa Tecnoprint Gráfica, que publica os livros «Edições de Ouro» e que tem lançado algumas obras de Caio Miranda, paga caríssimo os seus direitos de autor, colocando-o ao lado de famosos escritores como Erle Stanley Gardner, Agatha Christie, Carter Brown, etc.

É autor de diversas obras, entre as quais: «A libertação

(Continua na 24.ª página)

CONTINUANDO UMA TRADIÇÃO DE SUCESSO O NOVO FIAT 850 'coupé' DE LINHA INSUPERÁVEL



Este emblema recorda — nos moderníssimos «850» desportivos de hoje — os FIAT dos anos vinte: carros desportivos e de corrida que, triunfando com famosos pilotos nos circuitos e competições internacionais da Europa e da América, circundaram o nome da FIAT com a coroa de louro da vitória.

O SERVIÇO FIAT ESTÁ NA SUA ESTRADA

Com o seu FIAT, o cliente recebe também as vantagens do «Serviço Oficial FIAT»: uma organização especializada — homens, instalações e ferramentas — para garantia constante da plena eficiência do seu automóvel. Serviço Oficial FIAT: mais de 40 pontos de assistência em Portugal.

Versão desportiva do FIAT 850, o COUPÉ, de linha e acabamento insuperáveis, continua uma verdadeira tradição de sucesso. Desenvolvendo 52 CV (SAE), com uma relação de compressão de 9,3 carburador de corpo duplo, atinge mais de 135 Km/h com óptima aceleração.

Travões de disco às rodas da frente.

Pneus de 5,20-13

montados em jantes largas,

O FIAT 850 COUPÉ oferece ainda

2+2 lugares e espaço para bagagem.

FIAT 850 coupé

DELARTE

INDESIT
FRIGORÍFICOS DE GRANDE CLASSE
Todos sobre rodas

LAPIDADORES DE DIAMANTES

Pretendemos admitir pessoal com idade até 30 anos, serv. mil. cumprido, experiência de trabalhos mecânicos de precisão e frequência do Curso Industrial.

Inscrição por carta dirigida á DIALAP, Av.ª Marechal Gomes da Costa, Lote 625, Cabo Ruivo, indicando nome completo, morada, telefone, idade, est. civil, sit. militar, hab. literárias e empregos já ocupados.

APLIQUE VOCÊ MESMO!



**VERNIZ COLORIDO
PARA VIDROS
PROTECCÃO CONTRA
O SOL E CALOR**

INDISPENSÁVEL EM HABITAÇÕES, AUTOMÓVEIS, MONTRAS, CARAVANAS, ETC.

A VENDA NOS REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:

LISBOA: R. Rodrigo da Fonseca, 82-D,
Tel. 45676 - 532444

PORTO: R. da Alegria, 924 - 930
Tel. 46121-2

COIMBRA: R. Fernão de Magalhães, 240, 2.ª
Tel. 25440/9

PORTIMÃO: R. Vicente Vaz das Vacas, 49, r/c, Esq.ª
Tel. 1212



COMPANHIA ELÉCTRICA DO ALENTEJO E ALGARVE

C E A L

S. A. R. L.

CAPITAL — 700.000.000\$00

SEDE: — Rua Rodrigo da Fonseca, 49 — LISBOA
Tendo-se procedido em 27 de Julho p. p. ao sorteio de obrigações desta Companhia, de 5% — 1959, foram extraídos os seguintes números:

33004	34103	34485	36071
33018	34171	35046	36126
33119	34199	35112	36154
33121	34205	35130	36196
33193	34245	35138	36242
33249	34248	35165	36268
33281	34262	35194	36304
33318	34280	35217	36310
33337	34288	35224	36325
33347	34309	35303	36419
33350	34323	35368	36452
33380	34327	35398	36456
33399	34340	35408	36465
33402	34423	35443	36511
33479	34440	35449	36521
34060	34442	35459	36525
34076	34466	35466	—

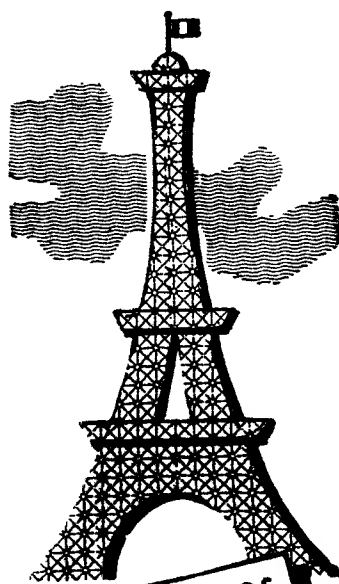
Lisboa, 4 de Agosto de 1966

O PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

ALIANÇA ELÉCTRICA DO SUL, S. A. R. L.
Francisco Alberto Corrêa Figueira

Em BEJA o «DIÁRIO DE LISBOA» NA AGÊNCIA DE EDUARDO & vende-se na PRAÇA DOS DUQUES, ALVARO.

DUCELLIER



EQUIPAMENTOS ELÉCTRICOS ADOPTADOS POR 70% DOS CARROS CONSTRUÍDOS EM FRANÇA

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

AUTO-LUSITANIA
AV. DA LIBERDADE, 73-79
LISBOA



PARTIDAS

DESTINOS

LINHA DE ÁFRICA

«VERA CRUZ»
a sair em 8 de Agosto
às 20 horas
(SÓ PARA CARGA)

«IMPERIO»
a sair em 20 de Agosto
às 16 horas

«BENGUELA»
a sair em 20 de Agosto

«INFANTE D. HENRIQUE»
a sair em 26 de Agosto
às 12 horas

«GANDA»
a sair em 31 de Agosto
às 16 horas

«SANTA MARIA»
a sair em 12 de Agosto
e 16 de Setembro
às 18 horas

Com escala por S. VICENTE DE CABO VERDE, para: LUANDA e LOBITO.

Com escala prévia por LEIXÕES, para: FUNCHAL, S. TOMÉ, LUANDA, LOBITO, MOÇAMÉDES, CIDADE DO CABO, LOURENÇO MARQUES, BEIRA, MOÇAMBIQUE, NACALA e PORTO AMÉLIA. Carrega a 8 de Agosto.

Com escala por LEIXÕES, para: LUANDA, LOBITO, MOÇAMÉDES, LOURENÇO MARQUES e BEIRA. Carrega de 14 a 18 do corrente.

Com escala por FUNCHAL, para: LUANDA, LOBITO, CIDADE DO CABO, LOURENÇO MARQUES e BEIRA. Carrega de 19 a 23 de Agosto.

Com escala por LEIXÕES, para: PRÍNCIPE, S. TOMÉ, AMBRIZ, LUANDA, PORTO AMBOIM, LOBITO, MOÇAMÉDES e PORTO ALEXANDRE (se necessário). Carrega de 24 a 29 de Agosto.

LINHA DA AMÉRICA CENTRAL

Com escala por VIGO e FUNCHAL, para: TENERIFE, LA GUALRA, CURAÇAU e PORTO EVERGLADES (MIAMI).

Chama-se a atenção dos Senhores Passageiros para o que está regulamentado sobre o transporte de bagagens

LISBOA: Rua de S. Julião, 63 — Telef. 369621/8 — PORTO: Rua Infante D. Henrique, 9 — Telef. 23342

ANDARES

Cova da Piedade, 4 e 5 casas ass., 2 casas de banho, Rua José Ferreira Jorge, n.º 5.

Laranjeiro, 4 e 5 ass., 2 casas de banho, Rua D, n.º 9. Telefone 270463.

VEM A LISBOA

HOSPEDE-SE NA PENSÃO RESIDENCIAL

«BOM CONFORTO»

OS MAIS CONFORTÁVEIS APOSENTOS COM BANHOS PRIVATIVOS

R. Douradores, 83. 3.ª Dt.ª — Telef. 34128

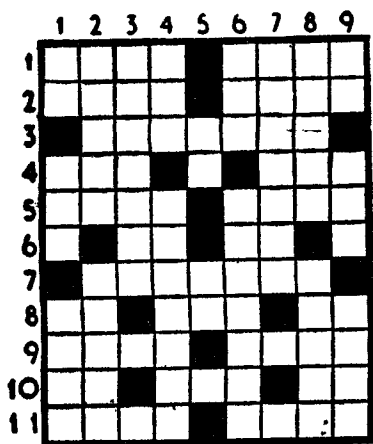
FRIGORÍFICOS

QUEM PRECISA PROCURA
QUEM PROCURA ESCOLHE
QUEM ESCOLHE COMPARA
QUEM COMPARA DECIDE-SE

NA GRANDE EXPOSIÇÃO
do Largo de Santa Bárbara, 13-1.º — LISBOA
ONDE SÃO REALMENTE MAIS BARATOS

PALAVRAS CRUZADAS

(COM PROVERBIO)
PROBLEMA N.º 4185



HORIZONTAIS: 1 — Fechar as asas para descer mais depressa. Rei de Israel, marido de Jezabel. 2 — Susto com estacas (a videira). Esburacado. 3 — Cubro com uma camada de platina. 4 — Três iniciais que se encontram juntas em muitas passagens bíblicas com a significação de Ah! Oh! Tens. 5 — Empunhar. Simples. 6 — Em a. Língua antigamente falada ao sul do rio Loire. 7 — Ligares por casamento. 8 — Caminhar. Piedosa. Preposição latina que designa movimento. 9 — Vestuário largo e sem mangas, pendente dos ombros e usado sobre a outra roupa. Doméstico. 10 — Abreviatura de atômio. Vou pelo ar com grande rapidez. Prefixo de privação. 11 — Cidade de Itália. Alegria.

VERTICAIS: 1 — Pronome reflexo. Rio da Suíça. Enguer. 2 — Soluças. Vila e concelho do distrito de Portalegre. 3 — Apolonia. 4 — Rate. Arranhova. 5 — Pronome pessoal. Nesse lugar. 6 — Apelido. Residente. 7 — Distingue. Artigo definido. 8 — Levam á toa, a reboque. Carum. 9 — Língua africana falada nos mornos do Níger. Ruído. Proprietário.

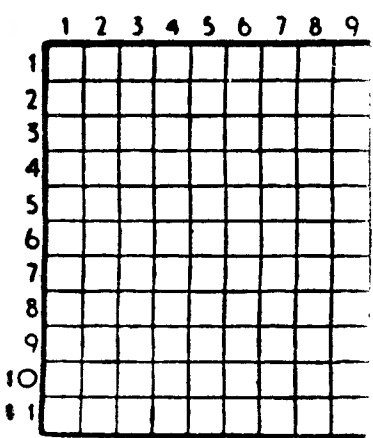
Resolva completamente este problema? Procure agora em segundo passatempo o provérbio nele inscrito.

SOLUÇÃO DO PROBLEMA N.º 4184

HORIZONTAIS: 1 — Oder. Atum. 2 — Por. Uri. 3 — Atura. 4 — Am. Rei. Fr. 5 — Ralé. Unia. 6 — Rol. Tal. 7 — Pota. Adão. 8 — Oba. Ari. 9 — Uí. Usa. Ar. 10 — ANTES. 11 — Odearias.

VERTICAIS: 1 — Opiar. POUCO. 2 — DO. Marabi. 3 — Era. Lota. Ad. 4 — Trela. Une. 5 — QUE. Asta. 6 — Rídita. Aer. 7 — Tua. NADA. Si. 8 — Ur. Filara. 9 — Mitra. Oiros. Provérbio: ANTES POUCO DO QUE NADA.

(NOVA MODALIDADE)
PROBLEMA N.º 8030



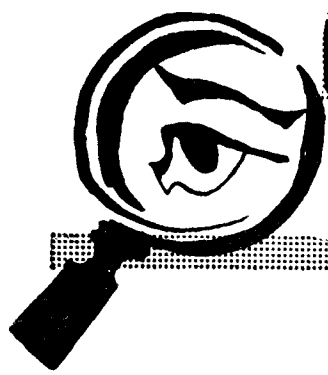
HORIZONTAIS: 1 — Antiga cidade da Grécia. 2 — Sufixo que designa estado. Género de peixes anguiformes. 3 — Ente. Antiga forma de Sara (deserto). 4 — Gostou muito do. Ruim. 5 — Exponha á vista. Nesse lugar. 6 — Aqui. Artigo indefinido. 7 — Símbolo químico do bário. Afiar. 8 — O mais. Hidrato de sódio. 9 — Moeda portuguesa de D.º. Ruído. 10 — Velhas Letra grega. 11 — Guardas segredo.

VERTICAIS: 1 — Costuram. Símbolo químico do bismuto. Antes de Cristo. 2 — Toma moço. Nome de mulher. 3 — Nome de uma flor. Lha de coral que forma um anel mais ou menos continuo. 4 — Antes do meio dia. Nome antigo da nota musical dó. Desenruga. 5 — Fruto da nozeira. Alcool de melado. Rio da Suíça. 6 — Fio de latão. Artigo definido. Apelido. 7 — Produz. Gritos. 8 — Esteiro. Apreciador. 9 — Em partes iguais Li. Apelido.

SOLUÇÃO DO PROBLEMA N.º 8029

HORIZONTAIS: 1 — Lás. Ruga. 2 — Orem. Má. 3 — Urnara. Me. 4 — Lã. Rã. Bom. 5 — Cortaya. 6 — Lot. Rio. 7 — Camarão. 8 — Opa. Oc. Oc. Má. 9 — Vã. Fiador. 10 — Pi. Roer. 11 — Gama Aro.

VERTICAIS: 1 — Loulé. Cova. 2 — Arre. Lapa. 3 — Ser. Coma. Pã. 4 — Morota. Fim. 5 — Ror. Roi. 6 — Uma. Troçar. 7 — Gó. Baio. Doa. 8 — Movo. Vee. 9 — Lema Barro.



LUTA CONTRA O CRIME 8

UM EX-AGENTE DA POLÍCIA JUDICIÁRIA
NARRA EPISÓDIOS DA SUA CARREIRA

por VÍTOR DE OLIVEIRA

ELES ESTAVAM EM CONTRADIÇÃO MAS AFINAL TODOS FALAVAM VERDADE

Durante muito tempo foi a confissão considerada elemento da maior importância, chegando ao ponto de se praticarem as maiores barbaridades para se obterem essas confissões.

Presentemente ela não tem aquele valor probatório antes atribuído, considerando até o nosso direito penal que a mesma, quando desacompanhada de outros elementos de prova, não tem qualquer valor.

Este facto faz com que as modernas tácticas de investigação se orientem no sentido de procurar as provas mais diversas, em especial de natureza científica, cujo valor é bem mais elevado do que a clássica prova testemunhal, esta de certo modo falível devido aos factores de natureza vária que nela intervêm.

Não basta, pois, a confissão para haver certeza da autoria do delito, isto porque a mesma pode, apesar de mais ou menos espontânea, não ser verdadeira. Casos existem, mesmo entre nós, em que o visado confessa o delito na intenção de proteger um familiar ou um amigo. Outras falsas confissões, estas mais frequentes que as anteriores, surgem-nos relativamente a delitos insignificantes, a fim de desviar a atenção das autoridades das pistas relativas a outros crimes mais graves. Em casos desta natureza terá a maior importância uma reconstituição do crime, pois só através dela se aperceberão determinadas falhas que de outro modo nos pareceriam lógicas.

Na sequência desta série de episódios que tenho vindo a narrar — e para a qual tive a preocupação de escolher o mais possível temas diferentes — descreverei hoje um caso em que o factor local do crime — ou diligência «in loco» — teve importância decisiva para o esclarecimento total dos factos.

Um barracão que arde

O caso passa-se no Algarve, ás portas de Silves. Um pobre homem, trabalhador do campo, é preso sob a acusação de ter deitado fogo a um palheiro de um abastado lavrador para quem por vezes trabalhava. Ele próprio se denuncia dias depois, com aquele ar de satisfação e imbecilidade, o que vem confirmar a sua duvidosa sanidade mental.

No tribunal local confirma a confissão feita aos captores, prosseguindo a organização do processo da maneira habitual.

Este não pode ser o criminoso

Ocorre, então, um verdadeiro golpe de teatro com o aparecimento de três ou quatro testemunhas absolutamente idóneas a depor de forma a anular por completo a teoria da confissão do arguido. O preso, por sua vez, passados aqueles primeiros momentos de excitação vingativa, passa a negar o crime, o que vem confirmar os depoimentos das testemunhas que referiram tê-lo visto passar em determinado local á hora do fogo, o que o impossibilitava de estar então no sítio onde o incêndio deflagrava.

Sendo o fogo posto um dos crimes mais graves da nossa lei penal, foi pedida a intervenção da Polícia Judiciária para tentar esclarecer por completo a confusão entretanto gerada.

Foi o próprio inspector da secção respectiva — excelente magistrado e bom amigo — quem tomou a seu cargo a direcção das investigações, razão porque ambos nos deslocámos até ás quentes paragens algarvias.

O fresco da noite convida a largos serões

Estávamos em Setembro. Calor insuportável mas necessidade de resolver as coisas no mínimo tempo pois tínhamos ás nossas ordens uma das viaturas da corporação que estava a fazer falta em Lisboa.

A falta de instalações mais apropriadas, fizemos da cadeia o nosso gabinete de trabalho, cujas instalações, aliás, eram excelentes. As noites cálidas convidavam-nos a largas trocas de impressões em busca dos pormenores mais importantes.

Logo no primeiro interrogatório a que procedemos o detido confessou de novo o crime, agora em todos os seus pormenores,

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98-2. — Telef. 32 65 15

Dr. Coelho de Castro — Cirurgia, ossos e articulações — As 18 horas
Dr. Amaro d'Almeida — Medicina, coração e pulmões — As 18 horas
Dr. Nelson de Figueiredo — Rins e vias urinárias — As 16 horas
Dr. Romão Loff — Doenças nervosas e electroterapia — As 14 horas
Dr. António Ferrão — Doenças dos olhos — As 14 horas
Dr. A. de Barros Simão — Garganta, nariz e ouvidos — As 16 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — As 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — As 18 horas
Dr. Pinto Bastos — Boca e dentes, prótese — As 10 horas
Prof. Dr. Aleu Saldanha — Raios X — As 16 horas
Dr. Mário Jaquet — Fisioterapia — As 16 horas
Dr. Carlos Ribeiro — Cardiologia e electrocardiografia — As 5.ª feiras ás 15 h

verificando-se que o móbil do mesmo era a vingança, por agressão sofrida anos antes.

Feita uma análise sumária ás declarações do detido chegamos á conclusão de que estamos em presença de um caso típico de prejuízo por parte daquelas testemunhas que pretendiam favorecer-lo. Todavia, inquiridas demoradamente essas testemunhas, fica-se com a convicção de que também elas falam verdade...

Algo deve estar errado em toda esta história. Mas o quê? O calor da fogueira que nos envolvia rouba-nos as faculdades de dedução. Mas há que prosseguir, de preferência de noite para evitar o braseiro do interior algarvio.

Fazem-se diversas acareações entre cada uma das testemunhas e o preso mas a duvida persiste, é que todas parecem falar verdade...

É então que se nos depara a necessidade de reconstituir os factos no próprio local do crime. O calor lá nos esperava...

Em busca do elo de ligação

Após inquirição no local de vários outros habitantes do lugar, iniciámos o trajecto que o arguido dizia ter feito na noite do fogo. O mistério começa então a desvendar-se. Com as testemunhas colocadas nos locais que ocupavam na noite do fogo, o nosso homem acaba por se recordar que, naquela noite, afinal, com um intervalo de cerca de meia hora, havia feito por duas vezes diferentes parte do trajecto então percorrido, sendo uma das vezes visto pelas testemunhas pouco antes do fogo, e a outra sem que tenha sido visto por ninguém — dado ter ido por outro caminho — quando regressava a casa após a prática do crime.

Esta revelação, de que o próprio arguido só se recordou no momento em que se fazia a reconstituição — e deve acrescentar-se que ele nos deu a mais franca colaboração no sentido de se esclarecer toda a verdade — esta revelação, dizia, veio confirmar a versão das duas partes, não havendo por isso falso testemunho de quem quer que fosse mas sim lapso de memória por parte do detido.

Ele era de facto o autor do fogo, mas...

Todavia, após se chegar a esta conclusão aparentemente simples — e não havia duvidas de que fora efectivamente ele quem lançara o fogo, pois que até se confirmou a compra, pouco antes, de uma caixa de fósforos que ele utilizou na altura — uma duvida nos surge. É que o nosso homem tinha um defeito numa perna, o que lhe dava um andar trôpego — e disso se fazia referência especial no processo pelas autoridades locais — parecendo-nos por isso quase impossível que ele conseguisse fazer aquele percurso na noite do fogo, de modo a conjugarem-se os tempos em que teria sido visto pelas várias testemunhas. A confirmar-se a impossibilidade de ele fazer tal trajecto num curto espaço de tempo, deitaria por terra a sua confissão e tudo o mais. Já que seria impossível estar em dois lados um tanto distantes num intervalo bastante curto.

Impõe-se por isso a diligência chave: cronometrar o tempo gasto pelo arguido no percurso seguido na noite do fogo.

Trôpego? Quem diria...

O calor era agora mais intenso. Embora o não déssemos a entender, o nervosismo apoderara-se de nós. É que se a diligência falhasse ficava tudo de tal forma embrulhado que outro remédio não tínhamos senão voltar de novo ao principio. E aquele calor era tão pouco acolhedor...

Tudo a postos. O nosso homem prepara-se para a partida e atrás dele seguimos nós de cronómetro em punho.

A pouco e pouco a tensão em que estávamos começa a aliviar. É que, ao vermos o nosso homem a caminhar — e nós só contactáramos com ele na prisão — logo antevemos que ele excederia as previsões mais optimistas. E isto porque, sendo nós senhores de pernas altas e boa marcha, quase o não conseguíamos acompanhar na sua marcha normal...

Findo o percurso em que tivemos de atravessar montes e valados, verificámos que o detido, apesar de trôpego, se encontrava fresco como uma alface, enquanto que os seus acompanhantes estavam alagados em suor...

Feitas as contas dos tempos gastos, chegámos á conclusão de que o nosso homem teria de facto tempo mais que suficiente para agir de forma como confessara, pois que fizera o percurso em cerca de dez minutos menos do que o necessário para que houvesse lógica nas suas afirmações.

Ignoro qual o resultado do julgamento, todavia, dada a aparente debilidade mental do detido, estou em crer que a pena teria sido bastante reduzida.

A SEGUIR: Pequenos dramas que nos fazem conhecer melhor a condição humana.

ABREM-SE GRANDES PERSPECTIVAS À PRODUÇÃO DE ENERGIA NUCLEAR NA GRÃ-BRETANHA

pelo prof. R. V. MOORE

A primeira central nuclear comercial começou a funcionar há dez anos em Calder Hall, Cumberland (Inglaterra). Este acontecimento veio revolucionar os recursos energéticos da Grã-Bretanha e constituiu o maior exemplo possível dos frutos pacíficos colhidos da investigação atômica. A Grã-Bretanha encontra-se hoje no limiar de uma nova revolução neste campo especial da energia nuclear, desta vez devido ao facto de tal sistema de produção de electricidade se haver colocado num plano de concorrência, na medida em que pode ser mais económico do que qualquer outro baseado nos combustíveis fósseis actualmente usados.

Não há, talvez, ninguém em melhores condições para antever as características da utilização da energia nuclear durante os próximos dez anos, para o caso particular da Inglaterra, do que o prof. R. V. Moore, director-geral, de 1961, do complexo de reactores da Comissão de Energia Atômica britânica.

O prof. Richard Valentine Moore, de 50 anos de idade, ingressou na referida comissão depois de prestar serviço na Marinha inglesa ao tempo da última Grande Guerra. Trabalhou em Harwell como chefe de secção encarregado de construir o primeiro reactor experimental britânico, o qual entrou em funcionamento há dezasseis anos. Mais tarde foi nomeado engenheiro-chefe de Calder Hall, tendo a seu cargo o sistema completo em cuja criação colaborava.

As necessidades eléctricas aumentam constantemente em todo o mundo — em muitos países, a um ritmo que as duplica em cada dez anos. A energia nuclear constitui o melhor meio de satisfazer as crescentes exigências, sobretudo nas inúmeras nações que dispõem de depósitos exiguos de combustíveis fósseis ou cujas reservas economicamente aproveitáveis estão quase esgotadas.

A Grã-Bretanha conta com a maior capacidade geradora de energia nuclear em todo o mundo, e a electricidade gerada pelas suas centrais nucleares supera em muito a produção conjunta de todos os demais países. Assim, achase em condições de contribuir largamente para a produção de electricidade indispensável ao aumento da produção industrial e à elevação do nível de vida.

Em Outubro de 1956, quando Calder Hall (primeira central nuclear do mundo) começou a produzir electricidade, a Comissão de Energia Atômica contava já com dez anos de experiência em reactores moderados com grafite e refrigerados por admissão de ar. Desde o início que os reactores de Calder Hall, e a central gémea de Chapelcross, funcionaram de modo satisfatório, com pouquíssimos contratempos (por vezes com menos embaraço que a equipa afim tradicional), elevando-se agora a produção combinada dos oito reactores a mais de 18275 milhões de kw-hora.

Apesar da necessidade de interromper o seu funcionamento quando da renovação do combustível, estes primeiros reactores realizaram normalmente factores de carga superiores a 90 por cento, trabalhando em regime constante, regra geral, durante os quatro meses de Inverno, em que a procura é maior. Os novos reactores deste tipo estão agora a reabastecer-se de combustível, encontrando-se a 100 por cento da carga.

A carga mais notável da segurança e alta qualidade da concepção está em que o modelo foi seguido para a construção de todos os reactores incluídos no primeiro programa britânico de energia nuclear, assim como dos reactores exportados para a Itália e para o Japão. Convém no-

tar que todas as centrais eléctricas nucleares postas até agora em funcionamento deram o rendimento projectado, e as que contêm mais de um ano de produção baixaram os limites previstos.

De acordo com o estabelecido no «programa de Energia Nuclear», publicado pelo Governo britânico em 1955, as centrais nucleares seriam propriedade das comissões encarregadas da electricidade, que formulariam os pedidos a grupos industriais especializados no seu projecto e construção. A Comissão de Energia Atômica ocupar-se-ia do seguinte: facilitar a informação, instrução e posterior auxílio à indústria e às comissões de electricidade; prover de combustível os reactores, reelaborando-os após a sua utilização; desenvolver novos tipos de reactores para o futuro.

O aumento de produção, juntamente com a melhoria de concepção e das técnicas de construção, deu como resultado uma redução no custo da maquinaria, para as nove centrais do programa, de 186 para 100 libras por kw da capacidade prevista.

Durante o período de construção destas centrais eléctricas comerciais, a Comissão de Energia Atômica, tendo em conta que a eficiência do reactor poderia aumentar usando combustível cerâmico em vez do combustível metálico, criou um reactor com esta modificação. Foi assim construído o AGR, reactor avançado de refrigeração a gás, da central de Windscale, com o duplo propósito de confirmar os cálculos teóricos dos efeitos e dispor de um «banco de ensaios» para o novo combustível, bem como para outros materiais de reactores.

O referido reactor começou a funcionar em Agosto de 1962, produzindo electricidade a partir de Fevereiro de 1963. O seu funcionamento, e sobretudo o rendimento dos elementos de combustível, foram excepcionais de segurança, mesmo nas ocasiões em que o reactor levou combustível experimental numa quarta parte das condutas.

A fim de manter a devida continuidade, o Governo publicou um segundo programa nuclear em 1963 para abarcar o período compreendido no termo do primeiro (1958) e o ano de 1975.

Custo de produção mais moderado

De momento projecta-se aumentar, no período em causa, a capacidade de produção nuclear, passando de 5 mil para 13 mil megawatts. Abriu-se curso para a entrega de planos da primeira central, anunciando a Comissão Central de Electricidade o seu propósito, absolutamente inédito, de considerar não só os planos para reactores avançados de refrigeração a gás, mas ainda para outros tipos igualmente mais eficientes.

Foram submetidos à apreciação da comissão três desenhos de reactores avançados de refrigeração a gás e quatro de reactores de água. Após metódico estudo dos planos propostos, escolheu-se um dos três primeiros, por apresentar um custo de produção não só mais económico que o das unidades concorrentes, mas também inferior em cerca de 10 por cento ao obtido nas mais modernas centrais de carvão.

A nova central será construída em Dungeness, no condado de Kent, e terá a designação «B». Inclui dois reactores com uma produção de 600 megawatts cada um. Fala-se em que outros reactores do programa para 1970-1975 serão análogos aos instalados em Dungeness «B», os quais começarão a funcionar em 1970.

Um índice do progresso realizado pela Grã-Bretanha no capítulo da energia nuclear pode ver-se na diminuição do custo da construção total com a monta-

gem de dois reactores de cada vez, diminuição que parece ser tão importante como todas as outras derivadas do progresso tecnológico.

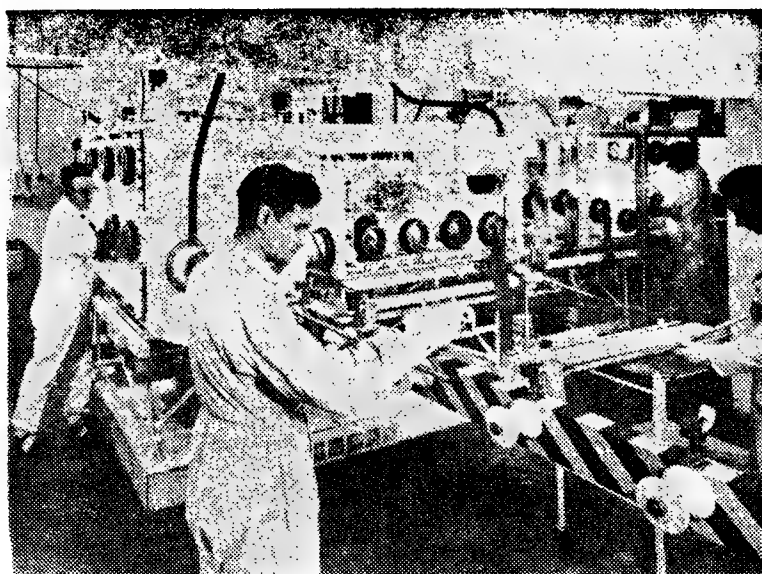
A Comissão de Energia Atômica estudou os planos de um complexo nuclear com reactores de produção duas vezes maior que a indicada anteriormente, e os cálculos feitos parecem indicar a possibilidade de se conseguir nova redução, de cerca de 20 por cento, no custo da produção das centrais capazes de abarcarem tão enormes acumulações de energia. Mas, mesmo nestas centrais de consideráveis proporções, se as despesas previstas são de facto maiores que os das centrais normais, há uma vantagem económica a considerar: o custo bastante menor do combustível.

Com o objectivo de ampliar os seus conhecimentos tecnológicos, a referida comissão acordou em construir um reactor de refrigeração por água. Fez-se um estudo pormenorizado dos diversos planos apresentados, para concluir sobre o que oferecia melhores perspectivas de custo moderado e possível aperfeiçoamento. O resultado do citado estudo, assim como o critério do próprio pessoal da comissão, aconselhou a adopção de um novo conceito: o reactor de água pesada, gerador de vapor. Em Abril de 1966 davam-se os últimos retoques num protótipo com capacidade para 100 megawatts, que iniciará a sua produção energética em 1967.

Este reactor consiste num tubo de pressão com refrigerador de água, a qual ferve no núcleo. O seu principal moderador é a água pesada. Poderá ter grande interesse, especialmente nos casos em que os factores de carga são relativamente caros ou as necessidades atingem, digamos, um máximo de 300 megawatts.

Desde o princípio levou-se em conta que os tipos correntes de reactores, moderados por grafite ou água pesada, não podiam utilizar mais do que 2 por cento da energia potencial do urânio, e que o restante só seria obtido com reactores «reprodutores», nos quais o urânio 238 se converte em plutónio mais rapidamente do que este é queimado como combustível.

Na Grã-Bretanha, as tarefas de investigação e melhoramento levadas a cabo sobre os citados reactores começaram em 1951, ano em que a Comissão de Energia Atômica planeou um reactor rápido «regenerável» de tipo experimental, construído depois em Dounreay, na costa ocidental escocesa. Compreende esse reactor importantes aspectos da nova tecnologia, em especial no que respeita à manipulação do sódio líquido empregado como refrigerante. Começou a funcionar em 1959. Em 1963, ao chegar ao nível projectado de 60 megawatts de calor, tinha já demonstrado a viabilidade do novo sis-



Um laboratório atômico britânico em plena investigação científica

tema e a sua estabilidade em toda a escala térmica.

«Banco de ensaios»

Durante este período, o reactor de Dounreay converteu-se simultaneamente na mais potente e rápida unidade «regenerável» de todo o mundo e na primeira a contribuir com energia eléctrica para a rede pública. A partir de 1963 converteu-se num autêntico «banco de ensaios» para tipos melhores de combustíveis e componentes, com destino a um reactor mais potente que servirá de protótipo para centrais nucleares de reactores rápidos, a instalar na segunda metade da próxima década. Em 1965 estavam prontos os trabalhos preliminares de concepção do protótipo, agora em vias de instalação na central de Dounreay, onde entrará em funções daqui a cinco anos.

Esta central, e com ela os reactores rápidos para fins comerciais (cuja entrada em funcionamento está prevista para 1976), receberá o seu primeiro quantitativo de plutónio a partir dos produtos derivados inevitavelmente obtidos nos reactores do programa em curso. A melhoria dos reactores «regeneráveis», a princípio encerrada com o objectivo de conservar as quotas de urânio, oferece agora também a possibilidade de produzir ainda mais o custo da produção.

Esta forma, nos quinze anos posteriores à instalação da central de Calder Hall, a energia nuclear ganhou grande avanço em relação às centrais de carvão, as quais dispõem, por assim dizer, de um século de contínuo aperfeiçoamento. A vantagem maior reside no aspecto económico.

É de esperar que, durante o próximo decénio, os reactores moderados com grafite e refrigerados por água contribuam progressivamente para a produção de energia eléctrica na Grã-Bretanha, e que o custo da mesma produção seja reduzida, também, progressivamente, mercê da repetição dos projectos e dos novos avanços tecnológicos.

Não plano mais amplo, é de

esperar, com toda a segurança, que a instalação de reactores «regeneráveis» para satisfazer a crescente expansão das necessidades eléctricas com um mínimo de urânio dê o adequado rendimento energético a baixo preço ou pelo menos a um preço mais baixo que o actual.

Muitos dos países mais industrializados, e sobretudo mais importantes, que poderiam esperar a consagração económica da energia eléctrica antes de ingressarem neste capítulo especial, convenceram-se agora de que é chegado o momento de arrear o caminho. A larga experiência adquirida pela Grã-Bretanha, tanto no industrial design e no funcionamento de reactores como na produção de elementos combustíveis e na sua reelaboração, pode contribuir poderosamente para o êxito de instalações nucleares análogas, em benefício de toda a humanidade.

O YOGA NO BRASIL

(Continuação da 21.ª página)

pelo Yoga»; «Hatha-Yoga, ciência da saúde perfeita»; «Só envelhece quem quer»; «Ajude a curar sua neurose»; «Assim ouvi do Mestre»; «Vença a angústia com o Laya-Yoga» e «ABC do Yoga», além de outros em preparação. Note-se que o primeiro livro, «A libertação pelo Yoga», esgotou-se em doze dias apenas, marcando um facto único nos annos do livro no Brasil. Este livro despertou tão grande interesse que os editores estrangeiros começaram a traduzir a obra para francês, espanhol, italiano, inglês, alemão e polaco.

A convite dos produtores cinematográficos de São Paulo, escreveu o romance «A grande chama», que está a ser filmado nos estúdios paulistas.

Muito interessado nos problemas de educação física, Caio Miranda foi, durante muitos anos, director do Departamento de Educação Física do Ministério da Educação e Cultura. É fundador e director do Instituto de Yoga do Brasil, um dos oito existentes no Mundo inteiro, oficialmente registado e reconhecido. O Instituto possui quinze sucursais em todo o Brasil, com turmas desde as 7 até às 22 horas, compreendendo milhares de alunos, com cursos de Raja, Laya e Hatha-Yoga. Vogais de todo o Mundo, médicos de todos os lugares, investigadores de todas as partes, têm feito estágios no seu Instituto.

E aqui está a traços largos Caio Miranda, que começa a ser conhecido no nosso país, bem como no nosso ultramar. Uma revelação: no seu corpo ainda corre sangue português, facto que bastante nos orgulha.

JEAN-CHRISTOPHE
III volume
a obra que consagrou
Romain Rolland
Prémio Nobel da Literatura

edição em cinco volumes
brochado 60\$00 encadernado 80\$00

COLECCÃO AUTORES DE SEMPRE

à venda nas livrarias
pedidos por reembolso postal aos editores

LIVROS DO BRASIL
r. dos caetanos, 22 - Lisboa

«TRANSATLÂNTICO»

por CLAUDE DUPRÉ

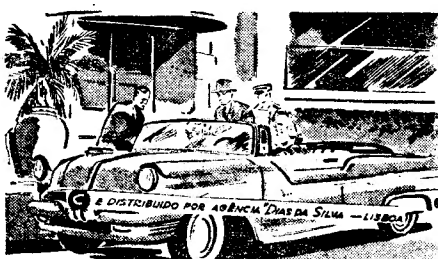
RESUMO — Lea Cavalcanti, proprietária de uma galeria de pintura em Paris, partiu uma perna dez dias antes de embarcar para a Argentina. Pede então a Inês Lescure (extraordinariamente parecida com ela) que tome o seu lugar a bordo do «Neptune». Ao chegar a Buenos Aires o paquete é revistado: as molduras dos quadros entregues aos cuidados de Inês escondiam grande quantidade de heroína. Um jovem detective, que se fazia passar por jornalista, defende Inês.



21 — Ramírez pede a Inês que lhe conte a sua história. A rapariga começa a falar, com a voz entrecortada de lágrimas. «Normalmente os aventureiros têm boa imaginação, mas esta fábula parece-me bem montada», comentou Ramírez. «Que acha, Namur?» «É tudo verdade, senhor capitão», responde o francês. «Inês fez-me algumas confidências em Dakar. Tive oportunidade de me informar nas escalas seguintes. Conforme apurei, Lea Cavalcanti é realmente

proprietária da galeria. Ou melhor: era — porque a vendeu pouco depois de Inês embarcar. O «atelier» de Montmartre foi alugado a um pintor muito conhecido, chamado Rouard, que deve ser estranho ao caso. Aparentemente logo que Inês caíra numa armadilha... Lea sabia-se perdo do abismo, incapaz de passar a fronteira. Para ela era a ruína. Para ela — e para a rede que dirigia. Quis enganar a Polícia enviando a Buenos Aires uma sósia, munida com os seus documentos. A prisão de uma falsa Lea libertava a verdadeira, agora a viver com outro nome. Acredita que uma Lea Cavalcanti cometia a infantilidade de esconder a droga nas molduras? Seria inominável! E o emburramento lançado ao mar para fazer crer que era de facto Lea quem estava a bordo? Esta manhã o emburramento apareceria, e aí de Inês! Como provar a sua inocência? Lea tinha previsto tudo. Até os dois esbirros encarregados de comprometerem Inês e impedirem a aproximação dos curiosos. O refúgio de Lea descobriu-se então seguindo os dois cúmplices: Suzanne e Ronaldo.

22 — Os jornais anunciaram com grandes títulos a prisão da traficante de drogas Lea Cavalcanti. Nessa noite, num «cabaret» elegante de Buenos Aires, Suzanne Ledou e Ronaldo Llerga festejavam qualquer coisa com um grupo de amigos. Algum aniversário? Na mesa do lado haviam-se sentado dois indivíduos de aspecto vulgar. Suzanne lançou-lhes uma olhadela rápida e concluiu que seriam fazendeiros. Ninguém adivinhou que os dois desconhecidos eram inspetores da Polícia, e que uma teia de grandes propoções iria tomar como ponto de partida os dois aventureiros, acabando por envolver pouco a pouco todo o bando.



23 — Dois meses depois, a Interpol localizava os dois chefes: Lea e o seu cúmplice. A Polícia deixava circular livremente a droga, mas seguia com cuidado as pistas. Todos os dias uma dezena de indivíduos ficava irremediavelmente marcada, desde a humilde vendelira de violetas, que passava um grama de heroína acondicionada entre as flores, até aos directores de «cabarets» e casas de jogo, que traficavam no valor de muitos milhões. Assim se descobriu perto de Nápoles um laboratório para preparação da droga. A partir de então o trabalho foi fácil. Um telefonema interceptado permitiu conhecer o endereço de Lea. Meia hora depois, a Polícia cercava um dos maiores hotéis de Nápoles e prendia Frau Hilmerich, uma ruiva magnífica, que confessou ser de facto Lea. O amante, Georges Donald, aliás Rodolphe Berrot, teve a mesma sorte.

24 — Lea e Donald explicaram o seu modo de actuação com Inês. Procuravam uma vítima... Contactada a estudante, trataram de preparar a troca de identidades: Inês seria presa, Lea ficaria em liberdade. Estava tudo previsto no que dizia respeito à Interpol e à alfândega. O programa falhou num ponto: como prever a intromissão de um jovem detective mais psicólogo que a média? Laurent Namur foi ver Inês à cela onde ela se encontrava guardada com muita deferência até ao fim do inquérito. «Inês», disse, «agradeço-lhe o seu auxílio. Você ajudou-nos de modo estupendo.» «Tive confiança em si, Laurent», respondeu a rapariga. «Estava certa de que provaria a minha inocência. Já no barco me sentia segura a seu lado.» Corou. Laurent estendeu-lhe a mão: «Regressamos juntos a França, Inês? Assim poderemos falar do futuro... do nosso futuro...» Inês sorriu.



F I M

O PLANO REGIONAL DE LISBOA

(Continuação da 9.ª página)

de aproveitamento respectivos como base da política de expansão turística da região de Lisboa a estabelecer pelo Comissariado do Turismo.

De harmonia com as deficiências actuais e da estrutura proposta são delineadas as linhas mestras do novo sistema de circulação regional rodoviária, ferroviária e aérea. O plano de que estamos tratando delimita, ainda, esquemáticamente, os tipos básicos de zonas diferenciadas pela predominância das funções que devem desempenhar de acordo com o ordenamento previsto.

Completa-se o importantíssimo trabalho com indicações sobre a orientação das actividades relativas ao prosseguimento dos estudos e sobre a preparação das decisões que a Administração deverá tomar sobre a realização das obras que se propõem segundo uma primeira fase que corresponde ao decorrer do 3.º Plano de Fomento, em preparação para o período 1968-1973.

Enumeram-se, para esse período, as realizações que dizem respeito às numerosas artérias urbanas da capital, grandes rodovias e caminhos de ferro regionais, novo aeroporto comercial, habitação social, zonas industriais e equipamento escolar primário, secundário e superior.

Questões de linguagem

RETAGUARDA

Não se justifica a grafia *rectaguarda* que, por vezes, se encontra mesmo em escritos responsáveis. Na verdade, este vocábulo não se formou de *recta*+*guarda*, como o poderá parecer à primeira vista. Também não o podemos considerar resultante da composição *retro*+*guarda*, pois não temos qualquer documento de uma forma *retroguarda*.

Retaguarda já se atesta, pelo menos, no século XVI: «Logo não (sic) retagoarda não se esconde, / Das quinas & cas-

tellos o pendão», Camões, *Os Lusitadas*, IV, 25.

Creio tratar-se antes de acção do castelhano *retaguarda*, este, por sua vez, oriundo do italiano *retroguarda*, hoje *retroguardia*.

A este último é que devemos atribuir a origem na composição com o elemento *retro*.

De qualquer maneira, porém, não se justifica a tal escrita com o grupo consonântico *-ct-*, tão vulgar, que o Senhor Amílcar C. Lopes (a quem devo a sugestão desta nótula, pelo que lhe estou muito grato) até me apresenta um recorte de jornal

onde ocorre essa erradíssima grafia.

A que se deve ela?

A falsa analogia entre *reta* e *recta*, feminino do adjectivo *recto*, facilitada, para mais, pelo facto de o *-e* da sílaba inicial se pronunciar aberto.

Note-se, a propósito, que esta particularidade fonética não se observa em alguns dos vocábulos formados com o referido elemento *retro*: *retroceder*, *retrocesso*, *retrogradar*, *retógrado*, etc.

Quer isto dizer que, na verdade, *retaguarda* deve ser pronunciado com a sílaba inicial aberta.

ENCURVADURA

Perguntam-me: *encurvadura* ou *encurvatura*?

Nada há que justifique a segunda dessas formas.

Em primeiro lugar, o vocábulo deve formar-se sobre o adjectivo verbal *curvado*, donde só pode aparecer *encurvadura*.

Depois, em todos os léxicos que pude consultar só aparece registada essa mesma palavra *encurvadura*.

Finalmente, creio que *encurvatura* é errónea adaptação de um francês *courbature*, por sugestão de *courbe*, «curvo».

Não estou a negar a existência nesse idioma de *courbature*.

O que me parece pouco apropriada é a adaptação, pois (como verifico, por exemplo, no *Grand Larousse Encyclopédique*) esse vocábulo só tem uso nas nomenclaturas patológica e veterinária, ao passo que o amável consulente, ilustre engenheiro e meu prezado colega no ensino, a quem devo o pedido destas linhas, só se refere aos usos das tecnologias da sua especialidade.

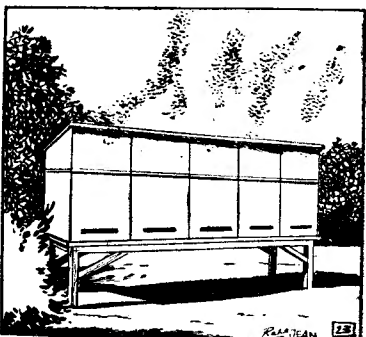
JOSÉ PEDRO MACHADO

SINTRA ESPERA-O NO DOMINGO

Para a sua deslocação utilize os COMBOIOS ELÉCTRICOS

FACTOS REAIS

«No reino das abelhas»



21 — As abelhas são assunto de grande controvérsia de há uns anos a esta parte. É que o homem conseguiu finalmente maneira de recolher e conservar a geleia real. Esta geleia constitui um extraordinário cocktail vitamínico, um superalimento de que só as larvas reais provam o sabor. Ingerida por um indivíduo ansioso, transforma-o num ser jubiloso. Dá o gosto da acção aos homens cansados (e há até quem lhe aponte propriedades rejuvenescentes). Para recolhê-la é necessário tirar a rainha da colmeia. As abelhas, despojadas da soberana, escolhem, acto contínuo, várias larvas reais para substituí-la. É então que a geleia pode ser recolhida das células reais. Especialmente tratada,

virá em socorro dos anémicos e convalescentes.

22 — Não é só para a recolha da geleia que as rainhas são retiradas das colmeias. Há, em boa verdade, um autêntico mercado comercial para o qual as rainhas são seleccionadas. Em França, todos os anos se expõem cerca de cem mil rainhas dentro de pequenas caixas perfuradas. Vão rejuvenescer colmeias de todo o mundo. Um apicultor do Alabama exporta anualmente 55 mil rainhas fecundadas para clientes da Europa e da Ásia. O preço relativamente elevado destas rainhas é amortizado pelo aumento da produção de mel trazido pela substituição da rainha.

23 — As abelhas são por vezes submetidas a estranhas experiências. Para assegurar maior pureza ao mel, sábios russos tentaram educar as abelhas. Dois mil destes laboriosos insectos foram isolados e alimentados exclusivamente com flores de trevo. Postos em liberdade meses depois, voaram como setas para um campo de trevo. A mesma experiência teve êxito idêntico com abelhas habituadas à urze branca. Na sequência destas práticas foi publicado um plano oficial para a extensão da experiência a dezenas de colmeias. Quando as abelhas captivas foram libertadas, um enorme enxame subiu no céu e, apesar da existência próxima de alguns magníficos campos de trevo, desapareceu sem deixar rasto.

24 — Um apicultor americano especializou-se no aluguer de abelhas. Basta um telefonema para ele enviar ao interessado 10 ou 20 mil insectos. Os principais clientes são cooperativas de fruticultura, que apelam para o negociante com o objectivo de polinizarem os seus pomares. Mas o transporte nem sempre é fácil. A primeira vez que o nosso homem quis embarcar o seu exército alado, os pilotos do avião recusaram-se a receber as colmeias a bordo. Finalmente mudaram de ideias, mas só depois de bem protegidos com luvas e máscara. Mais uma vez o pequeno povo das abelhas ia em auxílio do homem, fertilizando os seus campos de cultivo.

F I M

PANORAMA INTERNACIONAL

Agrava-se a situação alimentar mundial

Em Hamburgo, iniciou-se na quarta-feira o VII Congresso Mundial da Alimentação, no qual participam 2500 cientistas e técnicos, de cerca de 90 países, incluindo Portugal. O tema

por
NUNO VIEIRA

da reunião foi descrito como sendo a necessidade de ajustar a produção de alimentos à expansão demográfica.

Segundo o prof. Joachim Kuehnau, que preside ao congresso, 70 por cento da população mundial luta com a fome ou é insuficientemente alimentada.

● Sete bilhões de habitantes no ano 2000

Por outro lado, calcula-se que, no ano 2000, a população do globo tenha duplicado e haja então cerca de sete bilhões de habitantes.

O problema alimentar já é grave. Dentro de 34 anos tornar-se-á muito mais complexo, se, entretanto, não forem tomadas disposições à altura.

A questão da fome no mundo foi igualmente o assunto mais importante da reunião anual da Comissão de Assistência ao Desenvolvimento (C. A. D.), que teve lugar em Washington nos dias 20 e 21 do mês passado. A C. A. D. faz parte da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (O. C. D. E.).

Portugal fez-se também representar nesta conferência, durante a qual discursaram o vice-presidente dos Estados Unidos, Hu-

bert Humphrey, e o secretário de Estado, Dean Rusk.

● Proposta americana de uma reserva mundial de alimentos

O secretário de Estado, no seu discurso, propôs a criação de uma reserva mundial de alimentos para uma situação de emergência.

Contudo, uma reserva desse género já devia existir, se nos lembrarmos do que se está a passar na Índia e da ineficácia do auxílio estrangeiro que tem sido prestado. E a Índia constitui apenas parte do panorama sombrio. A produção alimentar mundial é manifestamente insuficiente para satisfazer as presentes exigências básicas de nutrição. É conhecido o agravamento do problema nas nações mais atrasadas economicamente. As populações crescem, mas a produção de alimentos não acompanha esse crescimento e, segundo estimativas da O. N. U. relativas aos crescimentos das populações e ao aumento médio da produção agrícola nos países subdesenvolvidos, a carência de alimentos, por volta de 1970, deverá ser da ordem dos 26 milhões de toneladas. Quinze anos depois, terá subido para 88 milhões de toneladas.

● Regresso ao canibalismo?

Procurando imaginar o que será o futuro, veio-nos à memória a previsão do dr. Albert Szent-Gyorgyi, feita em Janeiro, quando daquela individualidade defendia, perante uma subcomissão do Congresso norte-americano, um projecto de lei a favor do «controle» de nascimentos nos Estados Unidos e no Mundo. O dr. Szent-Gyorgyi, detentor do Prémio Nobel, declarou que, a continuar no ritmo actual o desenvolvimento demográfico, em menos de seis séculos os homens terão de recorrer novamente ao canibalismo para subsistir. Citando «Sir» Howard Florey, acrescentou que, dentro de 600 anos, cada ser humano disporá apenas de um metro quadrado de terreno.

A profecia não é das mais agradáveis para a Humanidade. O seu próprio futuro parece ameaçado.

A MARGEM DO NOTICIÁRIO

● UMA FROTA NUMEROSA

A frota pesqueira espanhola na África do Sul é constituída por 70 barcos de 15 companhias — e o navio mais velho data de 1960.

● FENÓMENO (AINDA) SEM EXPLICAÇÃO

Um grupo de cientistas da Universidade norte-americana de Rochester descobriu, próximo da constelação do Cisne, um objecto que emite raios gama. É a primeira vez que se descobre uma fonte de semelhantes radiações, e não há até agora explicação para o fenómeno.

● ILUMINAÇÃO (URBANA) DO FUTURO

Segundo o urbanista Granville Berny, de Coventry (Grã-Bretanha), uma cidade de 100 mil habitantes poderá ser iluminada, no futuro, por uma única fonte luminosa, situada na respectiva vertical. Os russos realizaram já experiências deste género, colocando a fonte de luz a 200 metros do solo.

● A FOME MATA

Seca na Indonésia; morreram de fome, nos últimos seis meses, 3 mil pessoas.

● TELEFONE ELISEU-KREMLIN

A linha do telefone directo Eliseu-Kremlin passará pela Dinamarca, Suécia e Finlândia. Explicação do diário dinamarquês «Dagens Nyheter»: a U. R. S. S. não quer que passe pela Alemanha Ocidental, e a França não deseja que cruze a Alemanha Oriental.

● SOLIDARIEDADE

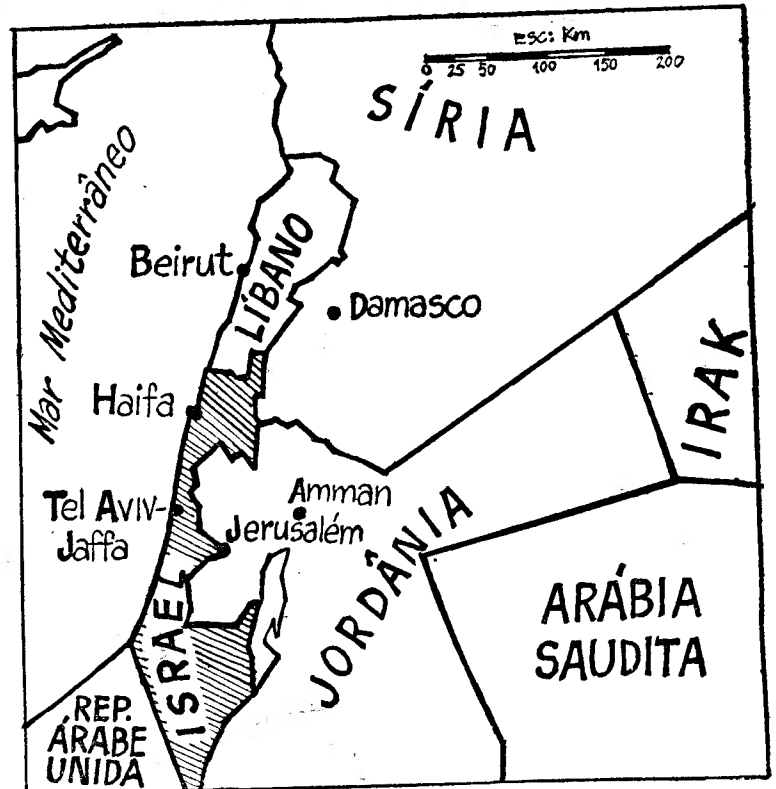
Embora não mantenham relações diplomáticas, os Estados Unidos ofereceram à Mongólia Exterior uma doação de 25 mil dólares com destino aos habitantes que sofreram as últimas inundações.

● EQUIPAMENTO AUTOMÁTICO

Três empresas da Alemanha Ocidental vão equipar a capital soviética de lavandarias automáticas.

● OS SELOS DE EISENHOWER

O general Eisenhower ofereceu a sua famosa colecção de selos ao cardeal Spellman, que por sua vez a entregará ao museu filatélico do Regis College.



A situação de Israel, relativamente aos seus vizinhos árabes: uma região onde a água é explosiva...

QUANDO A ÁGUA É INFLAMÁVEL...

Em pleno dia, com um céu claro, três vagas de «Mirages» israelitas atacaram, às 12 horas do dia 14 de Julho passado, o território sírio. Objectivo: os tractores e «bulldozers» utilizados nas obras de um canal.

Uma simples agressão?

Segundo as normas do Direito Internacional, trata-se de uma agressão. Mas, no duro jogo que Israel enfrenta com os seus vizinhos, é apenas um episódio, um pouco mais espectacular do que outros, da guerra da água.

O problema equaciona-se

1953 — O Governo israelita dá a conhecer a sua intenção de utilizar as águas do Jordão para irrigação do deserto de Neguev. Os países árabes, inclusivamente o Estado de Israel, protestam fazendo ver que, das três fontes do rio, uma nasce em território sírio e outra em território libanês.

Um «plano de conjunto»

1955 — Um americano, Eric Johnston, propõe um «plano de conjunto» de distribuição comum para os três países. Os Estados árabes opõem-se, e Israel, que tinha aceiteado, anuncia a intenção de começar as obras no seu território.

O chefe dos Estados árabes, reunidos no Cairo, decidem abrir um canal em território libanês e sírio para desviar as águas que provêm desses países. Os israelitas privados assim da metade das águas, ver-se-iam obrigados a abandonar totalmente os seus trabalhos, pois a água restante apenas bastaria para impedir o au-

mento da proporção de salinidade do lago Tiberiades.

Esperança árabe...

Os árabes contam de antemão com que a balança de forças, actualmente favorável a Israel, se voltará a seu favor quando o desvio puder ser efectivo, isto é, dois ou três anos após o começo das obras.

Nasser não está preparado...

MARÇO, 1965 — As autoridades israelitas, sob pretexto de atentados cometidos por terroristas procedentes da Síria, mandam bombardear com artilharia os primeiros trabalhos. O Governo sírio volta então os seus olhos para o Egipto, mas o presidente Nasser, em conflito de guerra com o Yémen, responde-lhe que um conflito imediato «serviria os interesses de Israel». Nessas condições, os libaneses, que sempre se têm mostrado reticentes, decidem não empreender a sua parte da obra, e os sírios interrompem provisoriamente a sua.

Um provérbio oriental...

JULHO, 1966 — Alguns «bulldozers» sírios voltam a cavar no deserto. Como protecção, instalam uma bateria de artilharia. Hoje, está destruída e os trabalhos de novo interrompidos. Israel marcou outro ponto. «A água — diz um provérbio oriental — é tão inflamável como o petróleo».

CARROCHINHA
Modas Juvenis
até 20 anos

A Guerra Junqueiro, 19-C
Telex 72 67 31

Em BEJA o «DIÁRIO DE LISBOA» NA AGÊNCIA DE EDUARDO & vende-se na PRAÇA DOS DUQUES. ALVARO.

ATAQUE ÀS DOENÇAS CARDÍACAS

Os Estados Unidos da América vão lançar uma grande ofensiva contra as doenças cardíacas, pois este país tem a mais alta taxa de mortalidade do mundo no respeitante a tais doenças (54,5 por cento de todos os óbitos anuais!).

Mais de 21 000 000 de americanos sofrem de uma doença cardíaca bem diagnosticada e calcula-se que outros 13 000 000 são «suspeitos».

A Associação Americana de Cardiologia pensa que a campanha antidoenças cardíacas deve visar a modificação de certos factores que aumentam os riscos para o coração: o colesterol elevado no sangue (consequência de uma alimentação rica em gorduras animais); o vício dos cigarros; a obesidade; a hipertensão arterial e a falta de exercício.

O público americano tem auxiliado bastante as investigações sobre as doenças do coração e das artérias, e, só no ano de 1965, contribuiu generosamente com mais de 960 000 contos! Com esta verba, os cientistas americanos progrediram nos seguintes capítulos:

- Criação de corações artificiais
- Transplantação de órgãos.
- Cirurgia das artérias.
- Provas adicionais de dietas «prudentes», sem excesso de gorduras animais reduzem os riscos do enfarte do miocárdio.

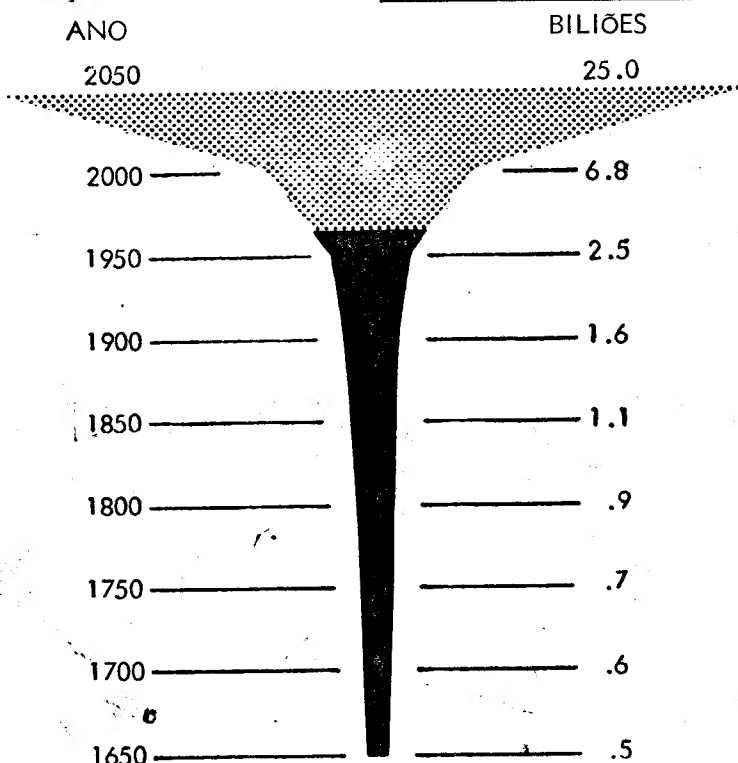
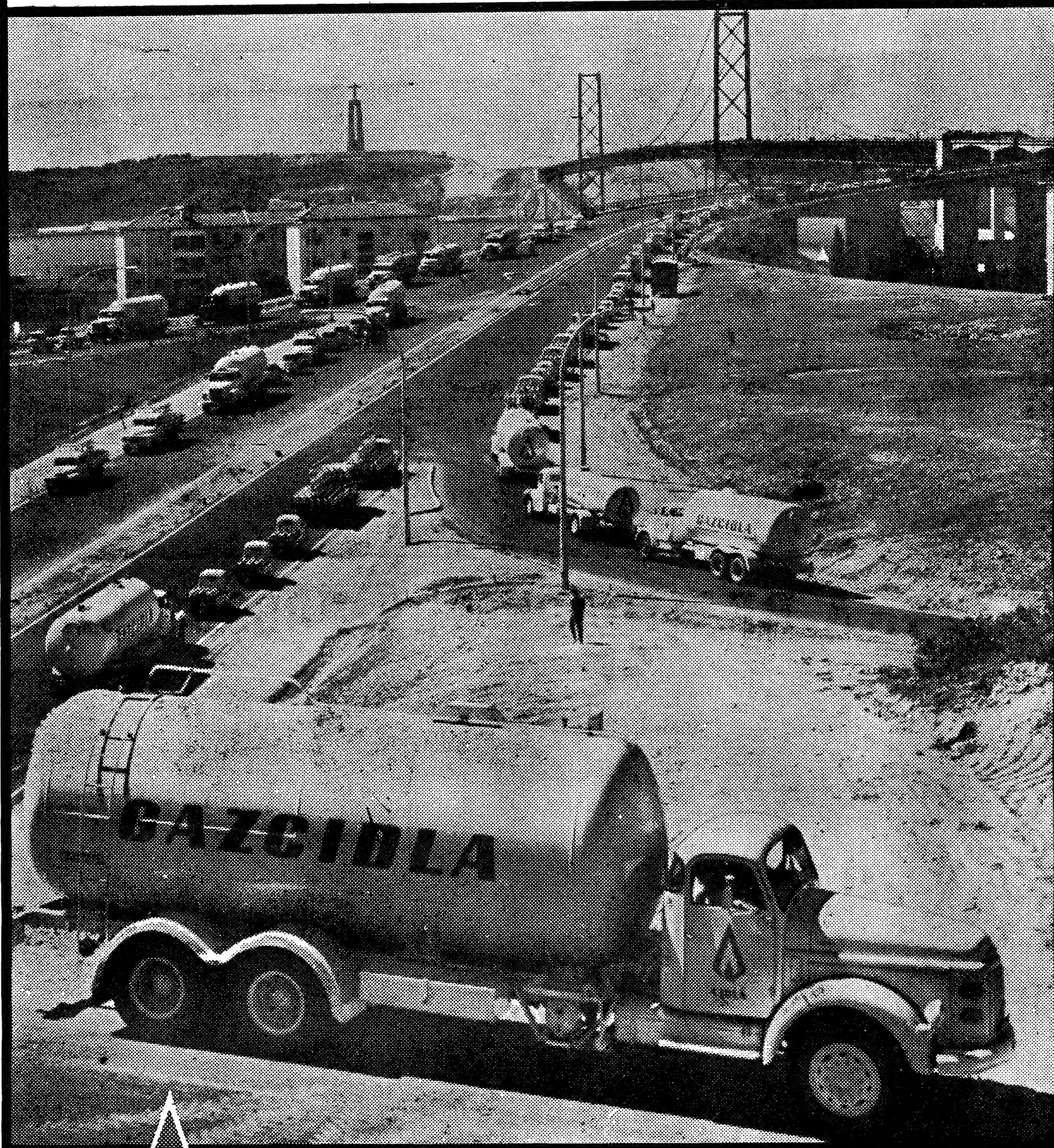


Gráfico do aumento da população mundial, segundo o «Population Bulletin» do Population Reference Bureau, Inc. A esquerda, os anos e, à direita, os números correspondentes em bilhões de habitantes, desde o ano de 1650 (meio bilhão de habitantes) até à previsão para 2050 (25 bilhões)

ACOMPANHANDO OS CAMINHOS DO PROGRESSO



GAZCIDLA

O GÁS QUE SERVE PORTUGAL INTEIRO

“ISA N.C.”

O SONHO DE HÁ 85 ANOS...



...A REALIDADE DOS NOSSOS DIAS



Separam as duas aguarelas que reproduzimos a distância que vai do sonho à realidade. A primeira tem setenta e cinco anos e constitui a visão de um dos projectos fantasistas para assegurar a travessia do Tejo, entre Lisboa e Almada. Ao referir-se, há sessenta anos, ao este projecto, cujo custo se considerava então da ordem dos dez mil contos, Fialho de Almeida escrevia: «... a ideia de fazer uma ponte sobre o Tejo deve deixar-se às futuras gerações. Não que ela não represente um benefício e utilidade melhoramento, mas por ser devorante o custo e não se devem odiar outras obras mais importantes, como a da travessia do caminho de ferro da sul a Casilha ou Almada, a fundação da nova cidade no mar, a construção de um porto, etc.». Hoje, a ideia de fazer uma ponte sobre o Tejo, a mais rapidamente possível, e nessa actual Lisboa fabril e comercial, faz sentido e representa uma obra de utilidade pública, para que esta ideia, e não a ideia de Fialho de Almeida, seja a que se realize. Foi assim, e não por acaso, que a ideia de Fialho de Almeida, e não a ideia de Fialho de Almeida, não da importância dos dez mil contos mas da importância dos 2 milhões e 200 mil contos. Que distância separa o sonho da realidade!